

Bestemmingsplan Amstelveen Midden-West

Toelichting

Bestemmingsplan Amstelveen Midden-West

oktober 2008

Inhoudsopgave

TOELICHTING

1 INLEIDING	7
1.1 Aanleiding en doelstelling	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	8
1.3 Geldende bestemmingsplannen	8
2 BELEIDSKADER	9
2.1 Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	17
2.3 Gemeentelijk beleid	24
3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING	32
3.1 Het plangebied in groter verband	32
3.2 Beschrijving deelgebieden	32
4 FUNCTIONELE BESCHRIJVING EN OVERIGE ASPECTEN	37
4.1 Bevolking en wonen	37
4.2 Winkels en horeca	37
4.3 Bedrijven en kantoren	39
4.4 Sport en recreatie	40
4.5 Maatschappelijke functies	40
4.6 Verkeer en vervoer	40
4.7 Cultuurhistorie: historische geografie en stedenbouwkunde, archeologie en monumenten	42
4.8 Landschap en ecologie, groenstructuur, heemparken	48
4.9 Sociale veiligheid en bluswatervoorziening	49
4.10 Kabels, leidingen en straalpaden	50
4.11 Ontwikkelingen binnen het plangebied	51
4.12 Ontwikkelingen direct grenzend aan het plangebied	57
5 MILIEUASPECTEN	58
5.1 Bodem	58
5.2 Water	61
5.3 Geluid	64
5.4 Luchtkwaliteit	69
5.5 Externe veiligheid	73
5.6 Duurzaam bouwen en energie	80
5.7 Natuurbescherming	80
6 PLANOPZET	85
6.1 Algemeen	85
6.2 Hoofddijnen van de juridische regeling	85
6.3 Plankaart	85
6.4 Voorschriften	85
6.5 Toelichting	88
6.6 Handhaving	88
7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	90

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	91
8.1 Overleg met de bevolking	91
8.2 Overleg met instanties	91
8.3 Vaststelling bestemmingsplan	91

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 4 februari 2003 heeft het college besloten in te stemmen met het Plan van Aanpak Actualisatie Bestemmingsplannen, met als doel om in vijf jaar te komen tot 10 actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied van de gemeente Amstelveen. Bij deze inhaalslag gaat het om het conserveren en beheren van de bestaande situatie en eventueel consolideren van het bestaande juridisch-planologisch kader. Vastgesteld beleid wordt doorvertaald en ontwikkelingen waarvoor de planvorming en besluitvorming zijn afgerond, worden meegenomen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht toe te werken naar grotere uniformiteit en daardoor meer rechtsgelijkheid van de bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen dienen goed onderbouwd te zijn op hoofdlijnen van beleid. Tevens dienen zij de nodige flexibiliteit in zich te hebben en de randvoorwaarden voor ontwikkelingen duidelijk aan te geven. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van een zoveel mogelijk uniforme opzet voor toelichting, voorschriften en (digitale) plankaart.

Binnen het Plan van Aanpak is dit het zevende plangebied, waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de woonfunctie en de leefomgeving van de woonwijken (Keizer Karelpark en Oude Dorp) te behouden en zo mogelijk te versterken. Voor het betreffende plangebied is voornamelijk de bestaande situatie vastgelegd.

Er zijn enkele wijzigingen in het plan opgenomen. De belangrijkste zijn:

- Ontwikkelingen Noordelijke Poeloever
- Ontwikkelingen Veenendaalplein
- Project Olmenlaan/Lindenlaan
- Project Fokkerlaan (voormalige brandweerkazerne)

In het gebied spelen verder een aantal toekomstige ontwikkelingen die zich nog niet in een zodanig stadium bevinden dat zij in dit bestemmingsplan reeds positief bestemd zullen worden. Deze ontwikkelingen zijn:

- Stedelijke vernieuwing Wijk Keizer Karelpark; diverse projecten
- Project Notenlaan/Appellaan
- Project Hortensialaan
- Ontwikkelingen Oostelijke Poeloever

Tevens wordt binnen Amstelveen gewerkt aan het Programma Integraal Accommodatiebeleid I (PIA I) dat van invloed is op het plangebied. De gemeente Amstelveen heeft met dit project het initiatief genomen tot het verbeteren van de huisvesting van de scholen en andere maatschappelijke voorzieningen in de gemeente. Deze verbetering houdt in dat schoolgebouwen worden uitgebreid of vervangen. Tevens komen er locaties vrij door concentratie in één gebouw. Deze locaties zullen te zijner tijd een andere bestemming krijgen, in de meeste gevallen woningbouw. In paragraaf 4.11 wordt verder ingegaan op welke projecten reeds meegenomen worden in dit bestemmingsplan en welke plannen in de toekomst binnen dit plangebied verder tot ontwikkeling gebracht zullen worden.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gesitueerd in het middenwesten van de bebouwde kom van Amstelveen. Het plangebied wordt:
in het noorden begrensd door de Rijksweg A9, in het oosten en in het zuiden door de Beneluxbaan en in het westen door de Handweg, de Noorddammerlaan, de museumtramlijn, de Poeloever, de fietsbrug ten westen van de Doorweg en het zuidelijk deel van de Blekerskade.

Het plangebied valt uiteen in een drietal deelgebieden, namelijk de volledige woonwijken Keizer Karelpark en Oude dorp en daarnaast de Oostelijke Poeloever. Het Oude Dorp is gesitueerd in het noord-westen van het plangebied en de wijk Keizer Karelpark is gesitueerd in het overige deel van het plangebied.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt geheel of gedeeltelijk de volgende 13 plannen:

1. Uitbreidingsplan in hoofdzaken en uitbreidingsplan in onderdelen Amstelveen 1934 (1), vastgesteld op 3 mei 1934 en goedgekeurd op 3 april 1935 en KB op 13 september 1935 nr. 88 (gedeeltelijk);
2. Partieel uitbreidingsplan in onderdelen Amstelveen Centrum en omgeving 1952 (30), vastgesteld op 29 april 1957 en goedgekeurd op 28 mei 1958 (geheel);
3. Bestemmingsplan Centrum (166), vastgesteld op 20 april 1978 en goedgekeurd op 29 mei 1979 en KB op 5 april 1984 nr. 37 (gedeeltelijk);
4. Uitwerkingsplan Centrum-Ouderkerkerlaan (166A), vastgesteld 11 augustus 1987 en goedgekeurd 17 november 1987 (geheel);
5. Bestemmingsplan natuur- en recreatiegebied De Poel (167), vastgesteld 16 november 1977 en goedgekeurd 13 december 1979 en KB op 2 mei 1983 nr. 25 (gedeeltelijk);
6. Bestemmingsplan Sportlaan (182), vastgesteld op 17 mei 1989 en goedgekeurd op 19 september 1989 (geheel);
7. Wijziging bestemmingsplan Sportlaan (182A), vastgesteld op 16 december 1992 en goedgekeurd op 23 februari 1993 (geheel);
8. Bestemmingsplan Oude Dorp (183), vastgesteld op 23 maart 1989 en goedgekeurd op 29 mei 1984 (geheel);
9. Bestemmingsplan Elsrijk Zuid (189), vastgesteld op 23 januari 1991 en goedgekeurd op 14 mei 1991 (geheel);
10. Bestemmingsplan Keizer Karelpark (192), vastgesteld op 16 december 1992 en goedgekeurd op 6 april 1993 (geheel);
11. Bestemmingsplan Ouderkerkerlaan Oost (197), vastgesteld op 19 oktober 1994 en goedgekeurd op 1995 (geheel);
12. Bestemmingsplan De Poel (201), vastgesteld op 20 september 1995 en goedgekeurd op 26 april 1996 (gedeeltelijk).

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan (gedeeltelijk) te vervallen.

2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk vanuit beleidsnota's, besluiten, planologische kernbeslissingen, regelingen en wetten.

Met dit rijksbeleid wordt zo nodig rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2020 met een doorkijk naar 2030 vastgelegd. In de Nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een rol zal spelen.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevrugnende functies op de beperkte beschikbare ruimte. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van de veiligheid.

Bestemmingsplannen zullen aan dit beleid zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren.

De Nota Ruimte bevat niet alleen de ruimtelijke uitspraken uit de, nooit vastgestelde, Vijfde Nota, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Daarnaast worden de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) erin opgenomen. De Nota Ruimte wordt daarmee een meer integrale beleidsnota met betekenis voor het beleid van de ministeries van VROM, LNV en V&W. De Nota Ruimte is vastgesteld door de Ministerraad op 23 april 2004 en ter goedkeuring toegezonden naar het parlement. In juni 2005 door de Tweede Kamer aanvaard.

Het ABC-locatiebeleid gaat op grond van de Nota Ruimte een zaak worden van provincie en gemeente en eventueel de regio. Deze (lagere) overheden blijven vooralsnog het bestaande locatiebeleid hanteren.

Een deel van het plangebied grenst aan de rijksweg 9 (A9). Deze maakt deel uit van de hoofdinfrastructuur en als zodanig van de Ruimtelijke hoofdstructuur. In de Nota Ruimte zijn, in het kader van netwerken en steden, de volgende punten van belang: Steden, dorpen en bereikbaarheid, uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur en milieu en externe veiligheid.

Steden, dorpen en bereikbaarheid

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers: bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, bundeling van infrastructuur, aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart en borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en de daarbij behorende voorzieningen, groen, water, recreatie, sport en infrastructuur. Het aanbod van ruimte sluit ook kwalitatief aan bij de vraag. De provincie, respectievelijk de WGR-plusregio's zijn met name verantwoordelijk voor de reservering van ruimte op lange termijn. Voor de korte termijn is het nodig voldoende capaciteit beschikbaar te hebben in bestemmingsplannen, zodat de realisatie aan de maatschappelijke vraag kan voldoen.

Uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur

Om toekomstige verbreding en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren, moet langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. Het is echter niet redelijk en ook niet noodzakelijk om langs alle hoofdinfrastructuur ruimte vrij te houden. Met name in het stedelijk gebied is de opgave om evenwicht te vinden tussen het vrijhouden van ruimte voor infrastructuur en de aanspraken op diezelfde ruimte door andere (stedelijke) functies.

Milieu en externe veiligheid

Het rijk streeft naar een schone, veilige en aantrekkelijke leefomgeving voor burgers en bedrijven. Het rijk en andere overheden zijn er aan gehouden de gestelde basiskwaliteit te realiseren. Zij stellen waar mogelijk een hogere ambitie, een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van ruimtelijk beleid is dat milieu- en veiligheidsaspecten naast andere belangen vroegtijdig, gebiedsgericht en geïntegreerd in de planvorming betrokken worden. Het rijk legt de basismilieukwaliteit in wet- en regelgeving vast (minimumnormen) en biedt kaders waarbinnen overheden lokale afwegingen kunnen maken. Het rijk zal daarbij provincies en gemeenten meer ruimte bieden voor lokaal en regionaal maatwerk. De decentrale overheden realiseren ten minste de basiskwaliteit voor milieu en veiligheid binnen deze door het rijk gestelde kaders. Het rijk zorgt, in overleg met de decentrale overheden, ten minste voor basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Bij de oplossing van bestaande knelpunten met betrekking tot milieu en externe veiligheid past het rijk het veroorzakersprincipe toe voorzover de knelpunten het gevolg zijn van het negeren van op dat moment van kracht zijnde wettelijke normen. Het rijk en decentrale overheden voorkomen gezamenlijk dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

Nota Mobiliteit

Deze nota is de verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte en geeft de volgende beleidsdoeleinden aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Wet luchtkwaliteit 2007

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De aanleiding daartoe is de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Wet Luchtvaart, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

In de Wet Luchtvaart wordt expliciet aangegeven hoe om te gaan met de ruimtelijke procedures in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Dit houdt het volgende in:

1. het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van kracht en dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht genomen te worden;
2. het Luchthavenindelingbesluit geldt als voorbereidingsbesluit art. 21 WRO. Dit betekent, dat bestemmingsplannen niet strijdig mogen zijn met de voorschriften uit het LIB;
3. gemeenten zijn verplicht binnen één jaar na inwerkingtreding van het LIB hun bestemmingsplannen aan te passen aan het LIB. Indien er sprake is van tegenstrijdigheid, geldt het LIB;
4. de Minister kan van het Luchthavenindelingbesluit afwijken met een verklaring van geen bezwaar. Hiervoor zijn in het LIB voorwaarden gegeven.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het Lib is in werking getreden op 2 september 2004.

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet in februari 2003 is afgesproken dat de wet binnen drie jaar zou worden geëvalueerd. In de evaluatie komen drie vragen aan de orde:

1. Bieden de luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming? Aanvullend wordt op verzoek van de Eerste en Tweede Kamer informatie gegeven over de effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven.
2. Is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu en veiligheidsgrenzen)?
3. Zijn er verbeteringen mogelijk?

Deze evaluatie is in februari 2006 afgerond en op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van de evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn: de grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de 10^{-6} naar het gebied met een risico boven de 10^{-7} . De plannen die al in procedure zijn en waar al vergunning voor is verleend, blijven daarvan uitgezonderd. Dit betreft onder meer de plannen die zijn genoemd in de brief van minister Pronk aan de Tweede Kamer uit 2001;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul. Daarom wil het kabinet dat ook in het gebied met een kleiner risico dan 10^{-7} gemeenten en provincies bij plannen voor nieuwbouw van bedrijven of andere gebouwen waar veel mensen bijeen zijn, de effecten op het groepsrisico bewust afwegen tegen andere belangen. Het kabinet zal met de provincie en gemeenten bespreken hoe die afweging wordt ingevuld en of daaraan regels moeten worden gesteld;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd. Bij de beoordeling welke gebieden en plannen onder het verbod komen te vallen, spelen ook de mogelijke financiële gevolgen een rol. Bij de begrenzing van de gebieden is het doel gebieden vast te stellen die ook bij wijzigingen in baan- en routegebruik niet direct hoeven te worden aangepast. Bij het vaststellen van het gebied wordt rekening gehouden met de variatie in baangebruik door weersomstandigheden. Het gebied wordt bepaald op basis van het vliegverkeer dat over vijf tot tien jaar op

- Schiphol wordt verwacht;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden. De verwachting is dat hier weinig mogelijkheden voor zijn, omdat de vliegroutes dichtbij de luchthaven juist om veiligheidsredenen aan internationale richtlijnen zijn gebonden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen Noord die liggen in de IR 10^{-7} contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de IR 10^{-7} contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de IR 10^{-8} contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve IR 10^{-8} contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.schipholbeleid.nl

Derde Nationaal Milieubeleidsplan, ministerie van VROM, februari 1998

Het derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) bevat het nationale milieubeleid voor de jaren 1999-2003, met een doorkijk naar de jaren daarna. In het NMP3 is aangegeven op welke punten het kabinet het milieubeleid zal wijzigingen ten opzichte van de voorgaande NMP's. Het uitgangspunt in het NMP3 is dat een schoon milieu een essentiële voorwaarde is voor een leefbaar Nederland, waarin mensen graag willen wonen, werken en recreëren. De hoofdlijnen van het beleid in het NMP3 zijn:

1. continue verbetering van een efficiënt gebruik van het milieu;
2. gericht gebruik maken van de kwaliteit van de omgeving;
3. centraal stellen van de kwaliteit van de omgeving;
4. vergroten van de integratie, maatwerk en flexibiliteit;
5. milieu meer tot uitdrukking laten komen in de prijzen;
6. beter handhaven;
7. versterken van de internationale inzet.

Vierde Nationaal Milieubeleidsplan, ministerie van VROM, 13 juni 2001

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het huidige beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

Besluit externe veiligheid inrichtingen, ministerie van VROM (2004)

Het besluit is op 28 oktober 2004 in werking getreden.

Het beleid betreffende externe veiligheid in Nederland is onderdeel van het integraal veiligheidsbeleid dat de totale breedte van de veiligheidsketen omvat: pro-actie, preventie, preparatie, repressie en nazorg. Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) coördineert het integraal veiligheidsbeleid. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) is verantwoordelijk voor de

coördinatie over een onderdeel hiervan, het beleid betreffende de externe veiligheid. Het externe veiligheidsbeleid gaat in op de preventieve aspecten van de veiligheidsketen. Het gaat daarbij om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval door activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens.

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid. De uitgangspunten van het nieuwe beleid kunnen als volgt worden samengevat:

Burgers mogen voor de veiligheid en hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord (groepsrisico). Daarbij spelen de maatschappelijke baten van, en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol. Het onderscheid tussen de waarden voor het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten in bestaande en nieuwe situaties komt uiterlijk in 2010 te vervallen.

Het beleid voor externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen was voorheen vastgelegd in verschillende nota's, richtlijnen, besluiten en circulaire's die gebaseerd zijn op de notitie 'Omgaan met risico's', dat deel uitmaakt van het eerste nationaal milieubeleidsplan (NMPI, 1989). Dit beleid was echter nog niet wettelijk verankerd. De informatievoorziening rondom dit onderwerp was versnipperd en de doorwerking van risiconormen op het gebied van de ruimtelijke ordening gebrekkig. De vuurwerkramp in Enschede gaf een nieuwe impuls aan het streven naar de wettelijke verankering van (onderdelen van) de normen op het gebied van externe veiligheid.

Bovengenoemde argumenten hebben uiteindelijk geresulteerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit besluit beoogt naast de verankering van de normen voor externe veiligheid in wetgeving tevens het beleid te harmoniseren en de mogelijkheid te creëren om rampenbestrijding en zelfredzaamheid van personen te betrekken bij de besluitvorming over milieu en ruimtelijke ordening.

Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 2002; TK (1995-1996) 24 611 nrs.1-2; TK (2000-2001) 24611 nr. 3; TK (2001-2002) 24611 nr. 4

In deze Nota is de normering van transportrisico's beschreven. Centraal staat hoe dient te worden omgegaan met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico rond transport van gevaarlijke stoffen. In essentie komt het erop neer dat kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, niet mogen voorkomen op plaatsen waar het persoonlijk risico groter is dan 10^{-6} per jaar, waarbij deze norm voor nieuwe situaties geldt. Meer specifiek geldt voor nieuwe situaties dat:

1. binnen de 10^{-5} contour geen kwetsbare bestemmingen anders dan transportinfrastructuur zijn toegestaan;
2. tussen de 10^{-5} en 10^{-6} contour geen kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. Minder kwetsbare bestemmingen, zoals bedrijfswoningen en kantoren of hotels met een lage bezetting (<50 personen) zijn wel toegestaan;
3. buiten de 10^{-6} contour alle bestemmingen zijn toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden voor het groepsrisico.

Voor bestaande situaties met een persoonlijk risico groter dan 10^{-6} moet ernaar worden gestreefd om aan de grens van kwetsbare bestemmingen het persoonlijk risico te verlagen. Voor deze situaties geldt in ieder geval een verbod op nieuwe ontwikkelingen. Het groepsrisico wordt getoetst aan de norm die is gedefinieerd als een oriënterende waarde. Bij het beoordelen van het groepsrisico wordt het bevoegd gezag de mogelijkheid geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde voor het groepsrisico af te wijken. Formeel heeft de Nota geen wettelijke status, maar er is bij ontbreken van andere wetgeving wel jurisprudentie ontstaan.

Toekomstige ontwikkeling "Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen"

Er komt een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen. Deze AMvB zal regels gaan stellen aan risiconormering en -zonering langs buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. Een voorstel voor deze AMvB wordt in de loop van 2007 naar de Tweede Kamer gezonden.

Het externe veiligheidsbeleid gaat hiermee ook voor buisleidingen gelden. Dit houdt in dat er een wettelijk basisveiligheidsniveau gaat gelden voor het plaatsgebonden risico voor zowel bestaande situaties als bij nieuwe ruimtelijke plannen (nieuwbouw) en bij aanleg van nieuwe leidingen. Verder wordt verantwoording van het groepsrisico verplicht

gesteld.

Flora- en Faunawet, ministerie van LNV, april 2002

Op 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet van het ministerie van LNV in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten op het Nederlandse grondgebied. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europees rechtelijke en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Deze wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantensoorten. De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

De Vierde nota waterhuishouding legt de belangrijkste beleidsdoelstellingen voor waterbeheer vast voor met name de periode 1998-2006. Het beleid vervat in de Nota is een directe voortzetting van het beleid geformuleerd in de Derde nota waterhuishouding die in 1989 is vastgesteld. Veranderingen in beleid zijn met name het gevolg van recente ontwikkelingen en te verwachten ontwikkelingen zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging en voortgaande bodemdaling.

De Vierde nota waterhuishouding gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. De Nota is tevens gebaseerd op het stand-still-beginsel, het voorzorgprincipe en het principe dat de vervuiler betaalt. De hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtig watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.

Bij de lange termijn strategie voor waterbeheer staan twee denklijnen centraal. In de eerste plaats zal worden uitgegaan van het zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze omgaan met water en watersystemen. Als tweede gaat het er om vanuit het waterbeleid de watersysteem- en stroomgebiedbenadering (zowel nationaal als internationaal) te benadrukken. De samenhang binnen het waterbeheer en tussen waterbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening wordt in deze gebiedsgerichte benadering bewerkstelligd.

Het eindjaar van de Vierde Nota Waterhuishouding was oorspronkelijk 2006. In september 2007 heeft het kabinet de Watervisie 'Nederland veroveren op de toekomst' vastgesteld. De Watervisie is een eerste stap in het proces dat toewerkt naar het eerste nationale waterplan, zoals de ontwerp Waterwet voorschrijft. Dit plan zal de opvolger zijn van de vierde Nota Waterhuishouding dat op dit moment nog het formele kader is voor alle facetten van het waterbeheer. Het kabinet publiceert het nationale waterplan in 2009. De looptijd van Vierde Nota waterhuishouding is verlengd tot 22 december 2009.

Vierde Nota Waterhuishouding (NW4), Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 1998

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is 'het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd'. Het document is in 1998 vastgesteld en beslaat de periode 1998-2006.

Op het gebied van water in de stad worden het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltreren in grondwater bevorderd. Het regenwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem, afgevoerd naar oppervlaktewater of nuttig worden hergebruikt in het huishouden voor bijvoorbeeld toiletspoeling. Als ambitie wordt gestreefd naar 60% afkoppelen op nieuwbouwlocaties en in bestaande bebouwing 20%. Hierbij is de aanpak van diffuse bronnen zoals bouwmaterialen (duurzaam bouwen), het gebruik van bestrijdingsmiddelen en het wegverkeer van groot belang.

Om wateroverlast te voorkomen zal er ruimtelijke reservering van gebieden moeten plaatsvinden die gebruikt kunnen worden voor het bergen van water bij extreme regenval.

Mogelijkheden voor de fysieke structuur van waternatuursystemen liggen in de aanleg van natuurvriendelijke oevers, het vergroten van trek- en paaimogelijkheden van vis, een natuurlijker peilbeheer en het stimuleren van de groei van waterplanten. Provincies en gemeenten wordt gevraagd met ruimtelijke planning de

verdrogingsbestrijding te ondersteunen en te voorkomen dat het areaal verdroogd gebied toeneemt. De conservering van water moet worden vergroot door voldoende oppervlak open water en het toestaan van peilfluctuaties.

Riooloverstortingen moeten worden beperkt in samenhang met de functies van het ontvangende water. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen in openbaar groen moet worden beperkt.

Vervuilde waterbodems moeten worden gesaneerd en vervuiling van waterbodems moet worden tegengegaan.

Waterbeleid voor de 21^e eeuw (WB21), Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, 2000

Waterbeleid voor de 21^e eeuw betreft het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de voorzitter van de Unie van Waterschappen en heeft als doel water de ruimte en aandacht te geven die het verdient.

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft diverse aanbevelingen gedaan voor het waterbeheer van de toekomst. Het waterbeleid van de 21^e eeuw dient georganiseerd te zijn op basis van drie principes:

1. vasthouden van water en tijdelijk bergen;
2. ruimte voor water;
3. benutten van de kansen voor meervoudig ruimtegebruik.

Als uitgangspunt voor het nieuwe waterbeheer moet gelden geen afwenteling in het watersysteem zelf, evenmin van bestuurlijke verantwoordelijkheden en ook niet van de kosten. De drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren' dient in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe gehanteerd te worden. In het gemeentelijke beleid moeten de kansen worden benut om water de ruimte te geven en tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Water dient hierbij als ordenend principe. In februari 2001 is de watertoets verplicht gesteld voor ruimtelijke plannen. Belangrijkste inhoudelijke doel van de watertoets is dat initiatiefnemers "waterneutraal" bouwen. Dit betekent voor het waterkwantiteitsaspect dat niet meer water wordt uitgeslagen uit het plangebied dan in de situatie van voor de ruimtelijke ingreep. Voor de waterkwaliteit betekent dit dat de waterkwaliteit in en om het gebied niet mag verslechteren.

In PKB's en streek- en bestemmingsplannen wordt ruimte gereserveerd voor tijdelijke waterberging en primair bestemd voor 'waterbeheer'. Per regionaal stroomgebied moet een normenstelsel worden ingevoerd. De waterschappen dragen zorg voor een waterbeheer conform het normenstelsel.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007)

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem worden geregeld. Kern van het wetsvoorstel is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Door het wetsvoorstel krijgt de gemeente een nieuwe wettelijke taak: bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De aanvrager van een aanleg- of bouwvergunning moet zelf de kosten voor het voldoen aan de archeologische voorschriften dragen. De veroorzaker betaalt dus. De aanvrager heeft recht op nadeelcompensatie van de gemeente wanneer de kosten onredelijk hoog zijn. Het voorgaande geldt ook voor de aanvrager van een vrijstellingsbesluit.

Het principe dat de veroorzaker betaalt, geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologische voorschrift aan de vergunning of vrijstellingsbesluit kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;

- Het werk laten begeleiden door een deskundige .

De provincie of het rijk kunnen in plaats van de gemeente bevoegd zijn om beslissingen te nemen over terreinen met archeologische resten. Het gaat daarbij om vergunningen voor ontgroningen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

Het rijk is ook het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen.

Door het Verdrag van Valletta krijgt het de Minister van OCW in besluitvorming bij m.e.r.-plichtige projecten invloed inzake archeologische monumentenzorg. De gemeente kan initiatiefnemer zijn van een m.e.r.-plichtig project, maar kan ook optreden als bevoegd gezag bij een m.e.r.-plichtig project.

Het bovenstaande impliceert dat een gemeente archeologiebeleid dient op te stellen. Een gemeente mag zelf bepalen hoe het beleid er uit komt te zien. De nieuwe wet biedt daarvoor instrumenten en geeft de kaders aan. Een inventarisatie van de in de bodem aanwezige en te verwachten archeologische waarden en archeologische beleidskaarten zijn een basisvoorwaarde voor het maken en uitvoeren van een goed archeologiebeleid.

Nota Belvédère, Ministeries van LNV, OC&W, VROM, V&W, 1999

De Nota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan. Cultuurhistorie wordt daarbij beschouwd als van vitale betekenis voor de samenleving en de individuele burger. Het behoud en het benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. Een ontwikkelingsgerichte benadering staat daarbij centraal.

Cultuurnota 2005 – 2008, Ministerie van OC&W, 2004

Het Nederlandse cultuurbeleid wordt uiteengezet in de Cultuurnota. Met betrekking tot het cultureel erfgoed is het voornemen dat hier meer van wordt geprofiteerd, door de combinatie van cultureel erfgoed en ruimtelijke ordening, infrastructuur en omgeving te stimuleren. Hierbij zal nauw worden aangesloten bij de Nederlandse systematiek van ruimtelijke ordening. Archeologische waarden worden volwaardig meegenomen bij besluiten over bodemingrepen, waarbij behoud in de bodem het streven is. Met de invoering van het verdrag van Malta voor de archeologie en de nieuwe instandhoudingregeling voor de gebouwde monumentenzorg blijft het van belang dat er voor gemeenten een vangnet bestaat bij de uitvoering van taken die hiermee samenhangen.

Structuurschema Groene Ruimte 2 (SGR2), ministerie van LNV, 2002.

De betreffende nota is de ontwerp planologische kernbeslissing (deel 1) van het SGR2. Ze bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van het kabinet voor het landelijk gebied, en de samenhang met het water- en milieubeleid.

In het Nederlandse landschap zijn de vitaliteit van het watersysteem, de beleving en het gebruik daarvan van groot belang voor de ruimtelijke kwaliteit. Een vitaal watersysteem op nationaal en regionaal niveau is essentieel om water drager te laten zijn voor een duurzame vervulling van de verschillende functies, zoals landbouw, natuur en recreatie. Deze kernkwaliteit richt zich in aanvulling op het waterbeleid uit de Vierde nota Waterhuishouding op het optimaliseren van de landschappelijke betekenis van het watersysteem door vergroting van de kenmerken, de zichtbaarheid en de openbare toegankelijkheid (water, oevers, waterwerken).

Het kabinet wil de recreatiemogelijkheden versterken door de verdere ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het recreatietoervaartnet. Daarbij gaat het om:

1. oplossing van fysieke knelpunten in de waterwegen in het kader van de Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland;
2. verbetering van de openbare toegankelijkheid van oevers;
3. versterking van de (water)recreatiemogelijkheden in de directe woonomgeving.

Voor waterkwaliteit geldt de volgende drietrapsstrategie: schoonhouden - scheiden - zuiveren van waterstromen. Om de zoetwatervoorraad veilig te stellen wordt de ruimte zodanig ingericht en gebruikt, dat zo min mogelijk vervuiling optreedt naar het grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is, worden (aanvullende) maatregelen getroffen om schone en vuile waterstromen gescheiden te houden. Wanneer ook dat onvoldoende soelaas biedt is ten slotte zuiveren van de vuile waterstromen vereist.

Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen
Ministerie van VROM (1984)

Deze circulaire past een verantwoorde zonering toe langs nieuwe tracés van aardgastransportleidingen en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande aardgastransportleidingen. Er is een gedifferentieerd gebied bepaald, waarbinnen zonering in verband met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding dient plaats te vinden:

1. een belemmerde strook vastgelegd in het zakelijk recht, waar geen bebouwing is toegestaan;
 2. een gebied waar incidentele bebouwing en minder kwetsbare objecten zijn toegestaan;
 3. een gebied waar woonbebouwing en andere kwetsbare objecten zijn toegestaan.
- In de circulaire zijn deze gebieden met de bijbehorende toetsingsafstanden en minimaal aan te houden bebouwingsafstanden uitgewerkt.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Hieronder volgt het beleid van de provincie en de regio vanuit streekplan, beleidsnota's, besluiten, regelingen en wetten.

Met dit provinciaal en regionaal beleid wordt zo nodig rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

Streekplan Noord-Holland Zuid, provincie Noord-Holland, 17 februari 2003

In het streekplan Noord-Holland Zuid is Amstelveen gesitueerd binnen de regio Amstel- en Meerlanden. Amstel- en Meerlanden is een gebied met een grote diversiteit. Amstelveen wordt met Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel gekenmerkt door een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving, centrumgebied van de glastuinbouw en delen met een hoge landschappelijke kwaliteit. Het woonmilieu in deze gemeenten is aantrekkelijk. Groen (Amsterdamse Bos, Amstelscheg) en 'blauw' (Westeinderplassen) zijn onder handbereik. De hoogwaardige dienstverlening in Amstelveen en het internationale sierteeltcomplex maakt deze regio een aantrekkelijk gebied voor economische ontwikkelingen.

Amstelveen kenmerkt zich door een veelzijdige productiestructuur, waarin internationaal management, financiële en zakelijke dienstverlening sterk vertegenwoordigd zijn.

De belangrijkste ruimtelijke vraagstukken voor Amstel- en Meerlanden zijn:

- verbeteren van de bereikbaarheid zowel per auto als per openbaar vervoer;
- ontwikkelen van bedrijvigheid;
- ontwikkeling en behoud van het hoogwaardige woon- en werkklimaat;
- opslagmogelijkheden voor water;
- realisatie van een blauwgroen casco door het gehele gebied;
- behoud en ontwikkeling van de groene en landschappelijke kwaliteiten rondom de Amstelscheg en Diemerscheg.

Onderstaand worden de uitgangspunten opgesomd die voor dit plangebied van belang zijn.

Ruimte voor wonen

In Amstel- en Meerlanden komen verschillende woonmilieus voor. Stedelijke woonmilieus kunnen dit gebied in beperkte mate worden ontwikkeld in de grotere centrumgebieden, langs hoogwaardige openbaarvervoerlijnen en nabij stations en halten voor openbaar vervoer. In Amstel- en Meerlanden wordt de woningbehoefte opgevangen voor het eigen gebied, maar ook voor een deel uit Kennemerland en uit Amsterdam. Daarnaast wordt nog voorzien in een extra woningbehoefte als gevolg van de groeiende werkgelegenheid in Haarlemmermeer. Deze regio heeft relatief veel jonge bebouwing, daarom is uitgegaan van een lagere ICT-taakstelling (25%) voor opvang van het capaciteitstekort. In Amstel- en Meerlanden wordt een deel van de grote vraag naar groene woonmilieus opgevangen. De dichtheden kunnen variëren van 10 tot 40 woningen per hectare (groen stedelijk + dorpsmilieu). In het gebied Amstelveen is sprake van verspreid liggende kleinschalige herstructureringslocaties in het bestaand stedelijk gebied. Met name in het

onderhavige plangebied worden onderzoek gedaan naar mogelijke inbreidingslocaties.

Ruimte voor water

Het water is ordenend voor de ruimtelijke ordening. De waterkwaliteit is voor natuur, recreatie en wonen van belang. Een goede waterkwaliteit wordt onder andere mogelijk door meer waterberging in natuur en recreatiegebieden en in nieuw te ontwikkelen woongebieden te creëren. Het onderhavige plangebied is in het streekplan geen zoekgebied voor waterberging.

Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden

De regio kan worden gekarakteriseerd als een stedelijk netwerk in een typisch Hollands polderlandschap van kleine veenontginningen en grootschalige droogmakerijen. De verwevenheid van het stedelijk gebied met het open cultuurlandschap is een belangrijk kenmerk. De dynamiek in de regio vereist een ruimtelijke ontwikkeling waarbij het cultuurhistorische goed wordt ingepast. Ten aanzien van cultuurhistorische waarden richt het streekplan zich op het behouden en versterken van de zichtbaarheid van cultuurhistorische waarden.

Het streekplan biedt niet in alle gevallen voldoende gegevens om gemeentelijke ruimtelijke plannen aan te kunnen toetsen. Het streekplan is volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening een plan op hoofdlijnen. De beleidslijnen zijn bovendien door de dynamiek van het gebied en de beleidsontwikkelingen om ons heen, bewust globaal gehouden om op die manier flexibel te kunnen inspelen op toekomstige initiatieven. Als voor een goede doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid op een schaal van bestemmingsplannen meer gedetailleerde beleidsregels nodig zijn, zullen Gedeputeerde Staten het streekplan verder uitwerken of naderhand in de Provinciale Leidraad Ruimtelijk Beleid nadere beleidsregels opnemen.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010 "Bewust omgaan met water"

Het Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010 geeft de uitdaging van de provincie weer om binnen provinciegrenzen voor droge voeten, schoon water en goed drinkwater te blijven zorgen. Het Provinciaal Waterplan speelt in op de ontwikkelingen die van belang zijn voor het water in Noord-Holland en bevat ook elementen die voor het plangebied relevant zijn. Het water is hierbij onderscheiden in een aantal thema's:

- wateroverlast en watertekort: in 2015 is het watersysteem op orde. Het watersysteem voldoet aan de dan gestelde normen om pieken in de neerslaghoeveelheid op te vangen en wateroverlast te voorkomen. Voorkeur gaat vooralsnog uit naar fijnmazige maatregelen. Waar mogelijk en wenselijk voor het voorraadbeheer wordt flexibel peilbeheer toegepast.
- waterkwaliteit: voorkomen moet worden dat de waterkwaliteit verslechterd. De waterkwaliteit moet waar mogelijk verbeterd worden als de baten hiervan opwegen tegen de korten. Daarom worden voor alle wateren ecologische waterkwaliteitsdoelen vastgesteld. Tot die tijd worden kosteneffectieve 'altijd goed'-maatregelen uitgevoerd, die zijn gericht op:
 - a. het realiseren van bestaande nationale doelen en bestaande en nieuwe Europese doelen;
 - b. het voorkomen van verslechtering van de waterkwaliteit, het oplossen van knelpunten en het in ieder geval verbeteren van de waterkwaliteit in gebieden waar de huidige waterkwaliteit slechter is dan de waterkwaliteit in 2000.
- grond- en drinkwater: het grondwaterbeheer is gericht op zowel duurzame beschikbaarheid van grondwater voor gebruiksdoeleinden, zoals drinkwatervoorziening en koeling en verwarming van gebouwen, als op het voorkomen van negatieve gevolgen zoals verdroging, grondwateroverlast en achteruitgang van de grondwaterkwaliteit. Verslechtering van de kwaliteit van het grondwater, bijvoorbeeld door verspreiding van verontreiniging of menging van brak- en zoetwater, mag niet plaatsvinden. De toepassing van warmte-koude opslag wordt bevorderd en ook de zorg voor afstemming tussen eigenaren en gebruikers van systemen bij intensief gebruik van de ondergrond.
- waterbeleid in relatie tot de omgeving: het Provinciaal Waterplan beschrijft op hoofdlijnen de eisen die de functies van het oppervlaktewater (boezem, beroepsvaart, recreatievaart, zwemlocaties, viswater en ecologische verbindingen) en de grondgebruikfuncties (natuur, stedelijk gebied, landbouw en gebieden met bijzondere waarden) stellen aan het waterbeheer. Deze functies zijn richtinggevend voor de taakstelling van waterschappen. Voor de precieze ligging van de

grondgebruikfuncties wordt verwezen naar streek- en bestemmingsplannen. Het water(keringen)beheer van de waterschappen moet voldoen aan een bepaald niveau om tegemoet te komen aan de eisen die het grondgebruik stelt aan het watersysteem. Dit wordt het faciliteringsniveau grondgebruik genoemd. Aan dit faciliteringsniveau grondgebruik liggen afspraken en normen voor het waterbeheer ten grondslag. Het gaat hierbij om het overstromingsrisico van waterkeringen, het tegengaan van wateroverlast en watertekort, het handhaven van peilen, het zorgen voor een goede waterkwaliteit en het op orde brengen en houden van watergangen.

Herziening streekplan Noord-Holland Zuid

Het Streekplan Noord-Holland Zuid is in februari 2003 vastgesteld. Sindsdien hebben enkele in het streekplan aangekondigde herzieningen en uitwerkingen plaatsgevonden. In de Evaluatienota Streekplan Noord-Holland Zuid, door Gedeputeerde Staten op 12 december 2006 vastgesteld wordt uitvoerig stilgestaan bij de beleidsresultaten op het terrein van ruimtelijke ordening in de periode 2003 -2007. De algemene conclusie is dat er in deze periode veel tot stand is gekomen en dat op een aantal onderdelen een aanpassing van het streekplan nodig is.

De voorbereiding en opstelling van zowel het Streekplan Noord-Holland Zuid als de Nota Ruimte liepen deels parallel. Hierdoor kon het streekplan inhoudelijk zoveel mogelijk op de Nota Ruimte afgestemd. Het streekplan is op de meeste punten Nota Ruimte-proof gemaakt. Bij het in mei 2005 verschijnen van de door de Tweede Kamer vastgestelde Nota Ruimte bleek het streekplan wat betreft enkele onderwerpen niet meer in lijn te liggen met het Rijksbeleid.

Er is nog een beperkt aantal punten over waarop het streekplan nog moet worden aangepast:

1. Begrenzing van (het Noord-Hollandse deel van) de nationale landschappen Stelling van Amsterdam, Groene Hart, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Arkerheem-Eemland (gedeelte De Kampen, ten oosten van de A27);\
2. Begrenzing van de rijksbufferzones Amsterdam - Haarlem, Amsterdam - Purmerend, Hilversum - Utrecht en Amstelland – Vechtstreek;
3. Externe werking en compensatiebeginsel voor Vogel- en Habitat Richtlijnen gebieden;
4. De begrenzing van het Kustfundament in het kader van het Kustveiligheidsbeleid;
5. Aantal minimale uitgangspunten voor het locatiebeleid en perifere detailhandel;
6. De 20 Ke contour van Schiphol;

Regionaal bodembeheersplan en bodemkwaliteitskaarten

Het regionaal bodembeheersplan stelt regels aan het hergebruik van grond als bodem. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit niet verslechterd. De bodemkwaliteitskaarten geven gebieden aan met vergelijkbare bodemkwaliteit waarbinnen hergebruik van grond is vereenvoudigd.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006, provincie Noord-Holland, 21 oktober 2002

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) is het milieubeleid van de provincie uitgewerkt. De rode lijn door het plan is duurzaamheid, uitgewerkt langs drie strategische beleidslijnen:

- duurzaam produceren en consumeren;
- voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

De strategische beleidslijnen zijn doorvertaald in uitvoeringsstrategieën en acties per thema. De gemeente is de aangewezen instantie om te zorgen voor de leefkwaliteit in de bebouwde omgeving. In het beperken van milieudruk op woongebieden en het bepalen van optimale duurzame inrichting (gepaard aan subsidieverstreking) zal de provincie de gemeenten ondersteunen.

Het Milieubeleidsplan is geëvalueerd en verlengd tot september 2008.

Milieuprogramma 2004

Het milieuprogramma 2004 is een uitvoeringsprogramma van het PMP. Aan de volgende beleidsvraagstukken wordt in het milieuprogramma de hoogste prioriteit gegeven:

- Bodemsanering

Gestart is met het Meerjarenprogramma Bodemsanering 2004-2009, o.a. met saneringen in het landelijk gebied, Anna's Hoeve en Masterplan het Gooi. Voortgezet

wordt het programma voor sanering en herinrichting van oude gasfabriekterreinen in Alkmaar, Bussum, Haarlem, Heemstede, Hilversum, Purmerend en Zaanstad. Na sanering zullen deze terreinen een woon- en/of werkbestemming krijgen. Dit is bijzonder omdat vrijkomende grote locaties in stedelijk gebied schaars zijn.

- Uitvoering baggerprogramma's;

Verwijdering van 36 miljoen m³ bagger (=ruim 100 Arena-stadions vol) in 2020. Gestart is met onder andere de uitvoering Baggerprogramma Noord-Hollandse vaarwegen tot 2008 met de aanpak van de knelpunten in de Haarlemmerringvaart bij Cruquius (Heemstede) en Hillegom en in het Noord-Hollands kanaal bij de Nelson Mandelabrug te Alkmaar. Verder wordt medio volgend jaar de baggerwerkzaamheden in de Amstel bij Uithoorn afgerond. Verder wordt het Informatiepunt Baggerspecie Noord-Holland opgericht waarin verschillende vaarwegbeheerders hun baggeracties op elkaar afstemmen. Verder komen er ervaringsprojecten voor verwerking en hergebruik van (ernstig) vervuilde bagger.

- Regie handhaving;

Onder regie van de provincie is een gezamenlijk traject verbetering (milieu)handhaving van o.a. gemeenten, waterschappen, politie en rijksinspecties ingeslagen. Daarop aansluitend starten volgend jaar de voorbereidingen voor een beperkt aantal regionale milieudiensten in Noord-Holland.

- Duurzame energie;

2 megaton CO₂-reductie, te vergelijken met een rij vrachtwagens van Amsterdam naar Parijs. En realisatie van 2,5% energie uit duurzame bronnen waarvan minimaal 200 MW uit windenergie in 2007. Dit betekent schone stroom voor 140.000 huishoudens, een stad van circa 300.000 inwoners.

- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Gedeputeerde Staten gaan de aanleg van de provinciale ecologische hoofdstructuur versnellen. Tot 2008 gaat de provincie voor 25 miljoen euro aan grond aankopen en inrichten als natuurgebieden. Aansluitend zal de provincie het particulier natuurbeheer krachtig stimuleren.

Naast de reguliere ecologische verbindingen gaat de provincie drie robuuste natuurzones ontwikkelen: de Noordboog/Wieringerrandmeer. Van Kust tot Kust in Noord-Holland Midden en de Natte As in de Vechtstreek.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord- Holland'.

Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

Er zijn 7 speerpunten geformuleerd waarop extra inspanningen zullen worden geleverd:

- Anders betalen voor mobiliteit;

De provincie wil in Noordvleugelverband in 2010 een systeem van beprijzen invoeren in een gebied rond Amsterdam. Door mensen te stimuleren bewustere vervoerskeuze te maken, wil de provincie de bereikbaarheid bevorderen. Beprijzen is geen maatregel die op zichzelf staat, maar moet samengaan met investeringen in Openbaar Vervoer, P&R en infrastructuur. Het mag niet zo zijn dat automobilisten betaald in de file staan. De provincie vindt dan ook dat we de opbrengsten van beprijzing moeten gebruiken om het "eigen" regionale verkeers- en vervoerssysteem te verbeteren. De provincie stelt verder de tarieven van de OV-chipcard en weggebruik vast.

- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;

Bij ketenmobiliteit gaat het om het combineren van de diverse netwerken (fiets, OV, auto) in een reis. De combinatie moet zo soepel mogelijk zijn en goed op elkaar aansluiten. De provincie ontwikkelt initiatieven op dit terrein zoals bijvoorbeeld de betere afstemming tussen trein- en busvervoer en meer en beter bereikbare P&R(park & ride)-plaatsen, waar reizigers hun auto kunnen parkeren en op het OV kunnen overstappen.

- Impuls fiets;

De fiets is het schoonste, gezondste, duurzaamste en in de stad snelste vervoermiddel. Daarom wil de provincie bekijken op welke wijze fietsers materieel en immaterieel meer beloond kunnen worden. De provincie wil ook de fietsverbindingen verbeteren en een fietsplanner ontwikkelen. De fiets is de optimale schakel naar een OV-knooppunt. De provincie wil de stallingmogelijkheden bij deze knooppunten verbeteren en de OV-fiets voor het natransport stimuleren. Bovendien moeten fietsroutes opgenomen worden in routeplanners.

- Hoogwaardig openbaar vervoer;

De provincie wil zwaar inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer (snel, frequent en comfortabel), omdat de overtuiging bestaat dat hiermee veel te winnen valt. De provincie werkt aan een samenhangend vervoerssysteem van hoge kwaliteit voor het noordelijk deel van de Randstad.

- Verkeersmanagement en ICT;

ICT-ontwikkelingen maken het mogelijk, dat er reisinformatie komt die voor iedereen overal en altijd beschikbaar is, thuis en onderweg. Voor auto, openbaar vervoer, fiets en alle combinaties daarvan. Navigatiesystemen moeten routes adviseren, die het optimaal benutten van alle netwerken tezamen verbeteren en ongewenst sluipverkeer voorkomen.

- Aanpak goederenvervoer;

Het goederenvervoer groeit veel sneller dan het personenvervoer. De ontwikkeling van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (weg, spoor, water) draagt bij aan de efficiëntie van het vrachtverkeer. De provincie stimuleert en faciliteert initiatieven van marktpartijen, die duurzame oplossingen bieden voor het goederenvervoer.

- Ruimtelijke ontwikkelingen.

De bereikbaarheid met openbaar vervoer en per auto is een belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe woon- en werklocaties. Dat betekent o.a. dat er vooraf al garanties zijn voor de realisatie van stations en buslijnen.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan ROA, december 2004

Het ROA heeft eind 2004 het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor de regio vastgesteld. Het RVVP is het beleidskader voor het verkeer- en vervoerbeleid in de regio en geeft de visie van de regio op mobiliteitsvraagstukken. Het is richtinggevend voor de uitvoering van het openbaar vervoer (exploitatie, RegioNet), voor de aanleg en verbetering van infrastructuur (GDU/BDU) en voor verhoging van de verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig). Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. Het RVVP is door het ROA gemaakt in samenspraak met gemeenten, andere

overheden en een aantal betrokken belangenorganisaties. Het nieuwe RVVP is door alle 16 ROA-gemeenten goedgekeurd. Het ROA heeft verschillende corridorstudies verricht waarvan hier van belang de Openbaar vervoerscorridor Amstelveen-Uithoorn (COVAU). Deze verkennende studie richt zich op de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Hieruit is gebleken dat een tweetal opties voor een HOV buslijn mogelijk zijn: via de Bovenkerk/Zijdelweg of via het spoortracé. De provincie heeft de volgende fase van de COVAU studie waaruit blijkt welke van de 2 varianten gekozen wordt. Een eventuele toekomstige doortrekking van de Amstelveenlijn naar Schiphol Oost en Schiphol Plaza via de verlengde Beneluxbaan is een toekomstige optie die open moet blijven staan.

Waterbeheerplan AGV, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, 2006-2009

De voorloper van dit Waterbeheerplan is het Waterbeheersplan AGV 2000-2004.

Het hoogheemraadschap Amstel, gooi en Vecht (AGV) zorgt voor water in het eigen beheergebied.

Het Waterbeheerplan van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor de jaren 2006 t/m 2009 beschrijft wat AGV de komende vier jaar wil gaan bereiken, en op welke manier.

De essentie van het Waterbeheerplan (WBP) is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het realiseren van 'droge voeten en schoon water op peil' en ook om een omschakeling te gaan maken naar een nieuwe manier van werken: Dat wil zeggen:

- het implementeren van de Europese Kaderrichtlijn Water, die in 2000 van kracht is geworden en sterke invloed heeft op alles wat met waterkwaliteit te maken heeft;
- het op de rol zetten van acties die nodig zijn om verwachte klimaatveranderingen en daarmee gepaard gaande wateroverlastproblemen het hoofd te kunnen bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);

- een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemoelen.

In het WBP wordt geen gedetailleerd overzicht van maatregelen voor de hele planperiode gegeven, maar het WBP is een doelstellingsgericht plan op hoofdlijnen, met een jaarlijks voortgangsverslag en update van maatregelen.

Het Waterbeheerplan heeft tot doel:

1. het formuleren van doelstellingen voor het watersysteem en de zuiveringstaken binnen de afvalwaterketen voor 2009, met een doorkijk naar 2015;
2. het vaststellen van een samenhangende, duurzame en integrale strategie om - meestal gezamenlijk met andere partijen - de doelen te realiseren;
3. het vaststellen van de daarvoor benodigde middelen;
4. het communiceren met partners in het waterbeheer over het beleid en de maatregelen die nodig zijn om de doelen te realiseren, door het waterschap zelf en/of door anderen.

Hoofddoelen voor het watersysteem

Bescherming tegen hoog water:

AGV wil veiligheid blijven bieden tegen overstroming volgens de normen. De volgorde van aanpak van knelpunten gaat AGV meer dan in het vorige plan baseren op risico's. zoals de kans op en verwachte schade bij een overstroming. Bovendien richt AGV zich bij de aanpak niet alleen op het versterken van dijken, maar op het vinden van een optimale mix met aanvullende maatregelen. Dit kan de aanleg van extra 'binnendijken' zijn, het tijdelijk stopzetten van gemalen, of het inzetten van polders voor extra waterberging. Ook komt er een intensievere handhaving op activiteiten die schade kunnen veroorzaken aan dijken. Voor AGV betekent Bescherming tegen hoog water niet het alleen op orde brengen van waterkeringen, maar het zoeken naar en uitvoeren van een optimale mix met aanvullende maatregelen zoals inzet van compartimentering.

Beheer van waterkeringen:

AGV beheert de waterkeringen. In het Waterbeheerplan staat hoe het AGV dit beheer wil laten voldoen aan de veiligheidsnorm. Het Waterbeheerplan heeft ook de status van Beheersplan Waterkeringen. De verplichte onderdelen van het Beheersplan

Waterkeringen, zoals aangegeven in de Verordening Waterkering West-Nederland en de Wet op de Waterkering, zijn opgenomen in dit Waterbeheerplan.

Waterpeilen:

AGV wil de waterpeilen optimaal afstemmen op de uiteenlopende wensen van verschillende betrokkenen. Dit zijn gebruikers van het water of van het aanliggende land. Nieuw ten opzichte van het vorige plan is dat AGV streeft naar grotere peilgebieden. Deze kunnen efficiënter worden beheerd dan kleine peilgebieden, omdat het beheer minder versnipperd is.

Peilverlaging zal niet meer vanzelfsprekend volgen op de daling van het maaiveld. AGV werkt samen met provincies en andere partners aan een langetermijnvisie voor het veenweide gebied. Daarin zijn de mogelijkheden van het watersysteem randvoorwaarde voor de functies in het gebied, in plaats van andersom.

Waterberging en -afvoercapaciteit:

In 2015 moet de bergings- en afvoercapaciteit van het watersysteem op orde zijn, zodat er een goede voorbereiding bestaat op de gevolgen van de klimaatveranderingen. Dat wil het AGV doen door het baggeren van watergangen, het creëren van extra ruimte voor water en het tegengaan van illegale dempingen. De bouwwerken moeten in orde zijn en het AGV wil waterakkoorden afsluiten met andere waterbeheerders. Het AGV werkt op dit gebied ook samen met partners. Het Nationaal Bestuursakkoord Water is hierbij uitgangspunt.

Grondwater:

Het AGV heeft kennis van en ervaring met grondwater, doordat de uitvoerende organisatie Waternet het grondwaterbeheer voor Amsterdam verzorgt. Het AGV adviseert gemeenten over grondwater en is in stedelijke waterplannen medeopsteller van beleid. De komende jaren zal grondwater nadrukkelijker en explicieter meewegen in de planvorming. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor stedelijk grondwater en de provincies voor het diepe grondwater bij de provincies.

Ecologische en chemische toestand:

Het waterschap wil zorgen voor ecologische gezonde watersystemen. Een goede chemische waterkwaliteit is daarbij een randvoorwaarde. Deze verzorgt het AGV zelf. Tot voor kort was dit streven vrijblijvend.

Europese wetgeving (bijvoorbeeld de KRW) maakt een goed resultaat vanaf 2015 verplicht. Dus het AGV zal in de jaren 2006-2009 veel energie stoppen in het formuleren van nieuwe ecologische doelstellingen voor oppervlaktewateren, maatregelen en monitoringsystemen.

Verder blijft het AGV afvalwater zuiveren, vervuilingsbronnen aanpakken, wateren baggeren en oevers natuurvriendelijk inrichten. Het AGV verleend voorwaardelijk vergunningen voor lozingen en ziet toe op de handhaving van regels. Ook zal het AGV andere partijen blijven stimuleren om maatregelen ten nemen om het water gezond te maken.

Vaarwegbeheer:

Het waterschap zorgt dat de eigen vaarwegen (zoals kanalen en riviertjes diep genoeg zijn en dat het scheepverkeer vlot verloopt).

Recreatieve mogelijkheden en cultuurhistorie:

Recreatie en cultuurhistorie behoren niet tot de kerntaken. Toch wil het AGV vanuit klantvriendelijk oogpunt zoveel mogelijk rekening houden met recreatieve gebruiksmogelijkheden. De cultuurhistorische waarden wil het AGV zoveel mogelijk behouden, omdat het voortbestaan van cultureel erfgoed zeer belangrijk wordt gevonden.

Hoofddoel voor afvalwaterketen

Inzameling van afvalwater:

De komende jaren wil het waterschap veel intensiever samenwerken met gemeenten bij het inzamelen van afvalwater. AGV biedt gemeenten aan om het beheer van het rioolstelsel voor hen uit te voeren. Het is voor het AGV een voordeel om zoveel mogelijk grip te krijgen op het zuiveringsproces. Om dezelfde reden wil AGV ook het aantal grote

lozers zo goed mogelijk in het vizier krijgen. Daarom biedt AGV gemeenten ook aan de vergunningverlening voor lozingen te verzorgen en de handhaving hierop uit te voeren.

Duurzame behandeling van afvalwater:

Het waterschap zuivert afvalwater met zo goed mogelijke zuiveringstechnieken. Het waterschap richt zich hier op de hele afvalwaterketen, niet op delen van het proces. Daarbij wordt samen met gemeenten gezocht naar de optimale combinatie van maatregelen in het rioolstelsel en bij de zuivering. Hierbij zijn de uitgangspunten: een eerlijke verdeling van de kosten en zo laag mogelijke lasten voor de burger.

Aanpak van lozingen en riooloverstorten:

Het gezuiverde afvalwater mag geen problemen veroorzaken in het watersysteem. Dat geldt ook voor riooloverstorten en ongezuiverde lozingen.

AGV wil graag een beter inzicht in meer verontreinigende stoffen en de lozing daarvan verminderen met meer typen maatregelen. Hierbij wordt gestreefd naar samenwerking met gemeenten en biedt het waterschap haar expertise aan.

Beleidsnota Een Goede plek voor Ieder bedrijf, april 2005

Deze nota bevat het nieuwe locatiebeleid. Als zodanig vervangt deze nota zowel de uit 1994 daterende beleidsnota Het Juiste Bedrijf op de Juiste Plaats als het beleid ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandelsvoorzieningen (GDV- en PDV-beleid) en het beleid ten aanzien van andere grootschalige voorzieningen.

De beleidsnota werkt het locatiebeleid uit de Nota Ruimte op provinciaal niveau uit. Het gaat er om op regionaal niveau voldoende en gedifferentieerde vestigingslocaties te bieden voor grootschalige activiteiten met economische gevolgen. Dit zijn bedrijven, kantoren en voorzieningen (inclusief detailhandel, attractieparken en andere vrijetijdsvoorzieningen, onderwijs, zorg, welzijn en andere specifieke voorzieningen).

2.3 Gemeentelijk beleid

Hieronder volgt het beleid van de gemeente vanuit beleidsnota's en besluiten. Met dit gemeentelijk beleid wordt rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

Voor het gemeentelijk beleid zijn de volgende nota's van belang:

1. Toekomstvisie Amstelveen 2020+ van 2001;
2. Woonvisie, februari 2005;
3. Landschapsplan, mei 1994;
4. Concept Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018, januari 2008
5. Nota fiets 2006-2015; maart 2006
6. Detailhandelsnota Amstelveen 2008-2012;
7. Nota economisch beleid, maart 2004;
8. Notitie speelruimtebeleid, juni 2003;
9. Energiebeleidsplan 2003-2007, maart 2003;
10. Gemeentelijk Rioleringsplan 2004-2007, maart 2004;
11. Nota heroriëntatie gemeentelijk sportbeleid 2004 – 2009, juli 2004;
12. Nota ondergronds bouwen, maart 2005;
13. Parkeernota 2005-2010, maart 2005
12. Stedelijk Waterplan 2008

Toekomstvisie Amstelveen 2020+ van 2001

De Toekomstvisie Amstelveen 2020+ (december 2001) moet als richtsnoer dienen voor het gemeentelijk handelen in de eigen stad en voor de standpuntbepaling van de gemeente in bestuurlijke besluitvormingsprocessen op regionale en landelijke schaal. In de Toekomstvisie worden twee hoofdthema's behandeld:

1. Samenleving
Onder dit hoofdthema vallen verschillende facetten: bevolking, huisvesting, voorzieningen, economie, recreatie, cultuur en verkeer.
2. Ruimte
De ruimte in en rondom Amstelveen is de plek waar de samenleving functioneert. Vandaar dat aan de ruimtelijke inrichting hoge eisen worden gesteld.

Voor de thema's samenleving en ruimte zijn kernopgaven opgesteld. De kernopgaven ruimtelijke inrichting beslaan de volgende punten:

- Samenhangende ontwikkeling A9-zone
- Transformeren Beneluxbaan
- Versterken woningvoorraad
- Voorzieningen zowel concentreren als spreiden

Versterken woningvoorraad

De gemeente beoogt de kwaliteit en kwantiteit van de bebouwing te verhogen aan de hand van enerzijds de herstructureringsopgave in bestaand stedelijk gebied en anderzijds een weloverwogen groei van nieuwe uitbreidingslocaties

Versterken voorzieningenaanbod

Een goed voorzieningen aanbod is bevorderlijk voor de leefbaarheid in de Amstelveense wijken en buurten. Daarom wil de gemeente actief inzetten op een flexibel en multifunctioneel voorzieningenaanbod van hoge kwaliteit. Dit aanbod bevat een breed pakket aan voorzieningen op de gebieden welzijn, (gezondheids)zorg, onderwijs, kinderopvang, sport en recreatie. In het plangebied wordt vooral aandacht besteed aan de verbetering of vernieuwing van de schoolgebouwen eventueel in combinatie met kinderopvang en naschoolse opvang. Dit wordt ook wel het PIA-project genoemd.

Woonvisie, februari 2005

De gemeente heeft een belangrijke verantwoordelijkheid in het realiseren van woonambities. De Nota Mensen Wensen Wonen (ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) dicht de gemeenten dan ook een belangrijke rol toe in het formuleren van beleid en regisseren van de uitvoering daarvan. De gemeente is verantwoordelijk voor voldoende en goede huisvestingsmogelijkheden. De gemeente bouwt of beheert echter geen woningen. Het speelveld van de gemeente op het gebied van wonen is de laatste decennia sterk veranderd. De omvangrijke subsidies om de uitvoering van bijvoorbeeld de stadsvernieuwing te sturen, heeft de gemeente niet meer. De nadruk is komen te liggen op een regierol waarbij de gemeente nauwe samenwerking zoekt met derden. Met subsidies worden investeringen van private partijen gestimuleerd. De instrumenten voor een gemeentelijke regie zijn echter vooral te vinden in de communicatieve instrumenten: de nadruk ligt op visievorming en programmasturing en het binden van derden via beleids- of prestatie-overeenkomsten.

Door vaststelling van de Woonvisie wordt de richting aangegeven voor de ontwikkeling van het gemeentelijk bouwprogramma. Daarbij zij opgemerkt dat het in de Woonvisie opgenomen globale bouwprogramma een inzet is voor onderhandelingen met ontwikkelaars. Uiteindelijke bouwplannen voor deellocaties zijn afhankelijk van de betreffende ruimtelijke en financiële kaders. De Woonvisie vormt tevens het kader voor de onderhandelingen welke de gemeente met corporaties zullen voeren over te maken prestatie-afspraken.

Landschapsplan, mei 1994

Het Landschapsplan geeft aan hoe natuur en landschap in het buitengebied van de gemeente Amstelveen zich in de toekomst kunnen gaan ontwikkelen en welke maatregelen er genomen moeten worden om dit te realiseren.

De aanleiding voor het gemeentebestuur om te komen tot een landschapsplan was de behoefte aan:

- een beschrijving, inventarisatie en analyse van het huidige landschap, waarbij aanwezige kwaliteiten, mogelijkheden en knelpunten worden uitgekristalliseerd;
- een vertaling van rijks-, provinciaal en regionaal beleid naar een eigen visie op gemeentelijk niveau;
- de afstemming van diverse ruimtelijke plannen binnen de gemeente tot een geïntegreerd landschaps- en groenbeleid voor de gehele gemeente;
- een gelijktijdige ontwikkeling van een groenstructuurplan voor het binnenstedelijk groen en een landschapsplan voor het buitengebied van de gemeente, als voortzetting van de in 1992 verschenen gemeentelijke Beleidvisie Groen en Natuur.

Het landschapsplan geeft aan wat de kwaliteiten van natuur en landschap zijn, hoe andere functies daar op inspelen, en welke mogelijkheden er zijn om deze kwaliteiten te verbeteren.

Het landschapsplan is tot stand gekomen binnen het kader van de richtlijnen van de Stichting Landelijk Overleg Natuur- en Landschapsbeheer (LONL). Het is een sectorplan

en verwoordt het gemeentelijk natuur- en landschapsbeleid. Het landschapsplan geeft inzicht in het instrumentarium en de financiële middelen die nodig zijn om het natuur- en landschapsbeleid uit te voeren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de taken van de gemeente, van de beheerende instanties van het Amsterdamse Bos en het Groengebied Amstelland en overige overheden. Het beheer van het Amsterdamse Bos valt onder de desbetreffende afdeling van de gemeente Amsterdam. Hiertoe behoort ook het beheer van de Amstelveense- en Kleine Poel. De gemeente levert reeds een financiële bijdrage aan het Groengebied Amstelland. De gemeente heeft verder een inspanningsverplichting voor die delen van het buitengebied die niet tot de beheersgebieden van het Amsterdamse Bos en het Groengebied Amstelland behoren. De richtlijnen van het LONL leggen een zwaar accent op het behoud en de ontwikkeling van de bestaande en potentiële velden van kleine landschapselementen. De landschapsvisie geeft het beleidskader voor de lange termijn aan, voor onder meer inrichting en beheer van landschapselementen en voor intersectoraal overleg.

Concept Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018, januari 2008

Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in beweging. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Ondanks de stevige verankering van het groen in de structuur van de stad hebben ruimtelijke ontwikkelingen consequenties voor groen. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur. Om op een verantwoorde wijze keuzes te kunnen maken is het groenstructuurplan van Amstelveen geactualiseerd. Het voorliggende groenstructuurplan is daardoor geen volledig nieuw plan. Met deze geactualiseerde versie van het groenstructuurplan wordt op overzichtelijke wijze het ruimtelijke groenkader weergegeven. Het plan vormt een herbevestiging van bestaand groenbeleid. De hoofdlijnen uit het Amstelveense groenstructuurplan en landschapsplan (1993) zijn dan ook in dit plan terug te vinden.

Het groenstructuurplan heeft de volgende doelstellingen:

- Het vastleggen/bepalen van de ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- Het benoemen van de bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Het bieden van een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Het aanreiken van concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het groenstructuurplan kan worden gebruikt als informatiebron over status, waarde en functie van het groen binnen Amstelveen. Het Groenstructuurplan wordt daarnaast gebruikt als kader bij:

- Renovaties en reconstructies van de openbare ruimte
- Functiewijziging van het openbaar groen, bijvoorbeeld de wijziging van groen naar water.
- Beheer van groen
- Uitgifte van openbaar groen

Binnen de groenstructuur is onderscheid gemaakt in drie statusniveaus. Bovenwijks groen en wijkgroen vormen de hoofdgroenstructuur. Overig groen is gelegen buiten de hoofd groenstructuur. Tevens wordt onderscheid gemaakt in stedelijk gebied en buitengebied.

Hoofdstructuur stedelijk gebied

Het bovenwijks groen van de hoofdgroenstructuur bestaat vooral uit laanbeplanting langs bijvoorbeeld de Keizer Karelweg, Van der Hooplaan, Beneluxbaan en Handweg. Ook de groene stadsrandzones, zoals aan de oostkant op de grens met het voormalige A3 tracé en groenzones op de overgang van het bovenland naar de polders maken deel uit van het bovenwijks groen. De stadsparken zoals het Broersepark, de Braak en het Thijsepark zijn dankzij hun betekenis voor Amstelveen en de ligging in de hoofdgroenstructuur

onderdeel van de categorie bovenwijken groen.

Belangrijke elementen van het wijkgroen zijn de parkstroken zoals bijvoorbeeld de centrale strook Bankras en het groen langs wijkontsluitingswegen zoals bijvoorbeeld de Startbaan en de Bankrasweg. De wijkparken worden gerekend tot het wijkgroen.

Visie en Ambitie 2006-2016

De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Ligt het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit. De landschappelijke elementen zoals dijken, waterlopen en de Bovenlanden vormen belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het buitengebied. Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen.

Nota Fiets 2006-2015, maart 2006

De Nota Fiets 2006-2015 kan gezien worden als de opvolger van de Nota Fietsverkeer uit 1994. Voor een gedeelte is het nieuwe beleid een actualisatie van het beleid uit de nota van 1994. Doordat een groot deel van de maatregelen uit deze nota inmiddels is uitgevoerd, was het noodzakelijk om de inhoud daarvan te evalueren en af te stemmen op de huidige situatie. Met betrekking tot de Nota Fietsverkeer uit 1994 kan het volgende geconcludeerd worden:

- Het fietsgebruik in Amstelveen is gestegen. De stijging deed zich vooral voor bij verplaatsingen naar onderwijsinstellingen en recreatieve verplaatsingen. Het marktaandeel van de fiets in het woon- werkverkeer is slechts licht gestegen, terwijl hier wel het zwaartepunt lag in de Nota Fietsverkeer.
- Er en positieve ontwikkeling te zien is in de verkeersveiligheid voor fietsers, maar de veiligheidswinst voor fietsers is duidelijk minder groot dan voor andere vervoerwijzen. De veiligheid voor fietsers verdient daarom extra prioriteit.
- De voorgenomen maatregelen zijn voor het grootste deel uitgevoerd. Ook maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig, zoals de categorisering van wegen, voorrang fietsers van rechts en bromfietsers op de rijbaan, zijn uitgevoerd.
- Ontwikkeling fietsdiefstal. Na een piek in 2000 laat het aantal fietsdiefstallen een sterk dalende ontwikkeling zien. Per jaar gaat het naar schatting om ongeveer 2.000 gestolen fietsen.

De doelstellingen van het Amstelveense fietsbeleid in de periode 2006-2015 zijn:

- Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Op een directe manier, omdat veilige en comfortabele fietsvoorzieningen voor veel inwoners een meerwaarde heeft. Indirect, doordat de fiets korte autoverplaatsingen vervangt die relatief veel (geluid) hinder veroorzaken;
- Vergroting van de sociale- en verkeersveiligheid: zowel objectief (vermindering van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen) als subjectief (vermindering van gevoelens van onveiligheid);
- Verbetering van de volksgezondheid. Direct: fietsgebruik zorgt voor lichaamsbeweging als onderdeel van de dagelijkse activiteiten. En indirect: de luchtkwaliteit verbetert als mensen voor korte verplaatsingen de fiets nemen in plaats van de auto;
- Vergroten van de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen. Op een directe manier, door verbetering van de fietsvoorzieningen voor klanten en werknemers die nu al op de fiets komen. En indirect: door te stimuleren dat klanten en werknemers die met de auto komen overstappen naar fiets of naar de combinatie fiets en openbaar vervoer. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid voor het overige autoverkeer;
- Vergroten ontplooiingsmogelijkheden. Veel inwoners van Amstelveen hebben op veel momenten niet de beschikking over een auto. Door goede en veilige fietsvoorzieningen kunnen zij veelal toch zelfstandig activiteiten ontplooiën. Ook mensen met een handicap zijn veelal aangewezen op de fietsinfrastructuur. Indirect: voor de zelfredzaamheid en ontwikkeling van kinderen is het van belang dat zij zich op jonge leeftijd zelfstandig kunnen verplaatsen;
- Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen. Fietsdiefstal is een grote ergenis van veel fietsers. Voor veel mensen is de angst voor fietsdiefstal een reden om minder

vaak de fiets te nemen. Daarnaast zijn fietsers in gebieden met een hoog diefstalrisico minder bereid om te investeren in de veiligheid en het comfort van de fiets.

Detailhandelsnota 2008-2012, maart 2008

In juli 2002 is de Detailhandelsnota Amstelveen vastgesteld. Deze nota is een actualisatie van de nota die in 1994 is vastgesteld. De dynamiek in de detailhandel maakte een nieuwe nota nodig. Trends als schaalvergroting, almaar toenemende mobiliteit, vergrijzing, overnames van bedrijven en vastgoed- en prijzenoorlogen hebben allemaal hun weerslag op de Amstelveense winkelcentra. De gemeente heeft de afgelopen jaren zes concrete en minder concrete verzoeken voor uitbreiding van wijkwinkelcentra ontvangen. Alle verzoeken zijn serieus en reëel, maar de detailhandelsnota uit 2002 biedt onvoldoende handvaten om ze in relatie tot elkaar, maar ook afzonderlijk, te beantwoorden. Deze concept nota beoogt het antwoord op de uitbreidingsverzoeken in een gedegen kader te plaatsen, dat minimaal de komende 5 jaar hanteerbaar is. Gezien de dynamiek in de detailhandel zal de nota waarschijnlijk tegen die tijd opnieuw tegen het licht gehouden moeten worden.

De Amstelveense ambitie met betrekking tot de detailhandel vloeit voort uit de missie die is geformuleerd in de Nota Economisch beleid (maart 2004), waarin is geformuleerd dat de gemeente zich verder wil ontwikkelen tot een dynamische, kennisintensieve en kwaliteitsvolle stad, waarbij één van de richtpunten is het instandhouden van de bestaande detailhandelsstructuur, zonder daarbij uitbreiding van winkelcentra en herstructurering onmogelijk te maken. Deze missie kan worden uitgewerkt in de volgende ambities met betrekking tot de winkelcentra voor dagelijkse en frequent benodigde artikelen:

- De gemeente ambieert een goed voorzieningenniveau te bieden aan haar inwoners, opdat mensen in hun eigen omgeving de dagelijkse behoeften kunnen verkrijgen en de wijken leefbaar blijven en
- economische gezonde bedrijven te hebben die kunnen voorzien in de behoefte van de bewoners van Amstelveen.

Beide ambities kunnen niet zonder elkaar, maar soms ook moeilijk met elkaar. Wat te doen als bewoners op leeftijd de gemeente dringend verzoeken zo veel mogelijk kleine winkels verspreid over de stad te behouden en dit tegelijkertijd leidt tot een afkalvend winkelbestand, omdat de winkels niet in de gelegenheid zijn elkaar te versterken? De gemeente ambieert dit dilemma zo goed en verstandig mogelijk op te lossen voor alle partijen en een optimale spreiding van winkelvoorzieningen in de stad te bewerkstelligen.

Nota economisch beleid, maart 2004

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota Economisch Beleid zijn: het bevorderen van een evenwichtige en duurzame economische groei en het bewerkstelligen van diversiteit in Amstelveen en omgeving. Om dit te kunnen realiseren kent het beleid een aantal pijlers:

1. zorgdragen voor voldoende vestigingslocaties voor kantoren, bedrijven en winkels;
2. verbeteren van de kwaliteit van bestaande vestigingslocaties;
3. verbeteren van de bereikbaarheid van en naar Amstelveen en van en naar de werklocaties/Stadshart;
4. zorgdragen voor een evenwichtige arbeidsmarkt;
5. verbeteren van de gemeentelijke dienstverlening aan ondernemers;
6. bevorderen van het maatschappelijk verantwoord ondernemen;
7. versterken en verbeteren van de regionale samenwerking.

De rol van de gemeente bij het uitvoeren van het beleid zal vooral een voorwaardenscheppende rol moeten zijn. Zij zal voorwaarden creëren die nodig zijn om de stedelijke economie te versterken en te verbeteren. Het gaat dan onder meer om bereikbaarheid, gemeentelijke dienstverlening en arbeidsmarkt. Centraal staat de samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeente. Deze samenwerking moet leiden tot gezamenlijke projecten. Ook kan de gemeente een rol spelen om de samenwerking met de regio te verbeteren. Bijvoorbeeld op het gebied van toerisme en de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Notitie speelruimtebeleid, juni 2003

In opdracht van de gemeente is eind 2001 een speelruimtebeleidsplan door ingenieursbureau Oranjewoud opgesteld. Onder speelruimte wordt verstaan de ruimte

binnen de bebouwde kom ingericht voor de jeugd van 0 tot 18 jaar, om er veilig en ongestoord te kunnen spelen. Met dit plan, het Meerjaren Beleids-, Investerings- en Onderhoudsplan (MBIO-rapport) is inzichtelijk gemaakt hoe de huidige stand van zaken ten aanzien van de inrichting van speelplaatsen in Amstelveen, het beleid en de mening van bewoners hierover. In het rapport is de situatie in Amstelveen vergeleken met landelijke trends, kengetallen en landelijke ontwikkelingen. Aan de hand daarvan zijn aanbevelingen gedaan hoe de gemeente in de toekomst om zou moeten gaan met haar speelvoorzieningen en is op basis van te maken beleidskeuzes een aantal scenario's financieel uitgewerkt. Het rapport is destijds niet behandeld in afwachting van een beleidsnotitie spelrecreatie, op basis waarvan het speelruimtebeleid voor de komende tien jaren wordt vastgesteld.

Als inhoudelijk beleidsuitgangspunten is ervoor gekozen om: het aantal bestaande speelplaatsen (excl. Schoolpleinen en nieuwe wijken) niet te verruimen; dus niet meer, maar kwalitatief beter. De huidige gehanteerde (cirkel)normering met meeweging van barrières te handhaven en het element speeldruk bij hoogbouw te introduceren. Bij nieuwbouwwijken tevens het element introduceren, dat 3% van het per hectare uitgegeven gebied voor speelruimte gereserveerd wordt.

Energie beleidsplan 2003-2007

Het energiebeleidsplan is op 12 maart 2003 door de gemeenteraad vastgesteld en geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen. Het is vooral gericht op duurzame energieopwekking. Het nieuwe beleid gaat uit van de gemeentelijke ambities, vertaald in haalbare doelstellingen.

In het energiebeleidsplan zijn de kernambities voor een periode van vier jaar per thema inhoudelijk uitgewerkt in een reeks van concrete activiteiten.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2004-2007, maart 2004

Het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2004-2007 is een voortzetting van de ingeslagen weg die uitgezet is door het Gemeentelijk Rioleringsplan (GPR) 2000-2003.

Voorzien wordt een aantal verbetermaatregelen en vervangingsmaatregelen en een areaaluitbreiding.

De uitvoering van het GRP moet worden bekostigd uit de opbrengsten rioolrecht.

In het kader heeft het de voorkeur te streven naar een gelijkmatige tariefontwikkeling. Het voorliggende GRP maakt dit mogelijk. De gemeente blijft oplettend op de mogelijke verdere ontwikkelingen op het gebied van milieutechnische eisen.

Verder wordt ervan uitgegaan dat in de planperiode 2004 tot en met 2007 er een goed functionerend rioolbeheerssysteem ontstaat zodat er in deze planperiode gewerkt kan worden aan een planning betreffende renovatie/ vervanging op basis van de inspecties van de rioleringen.

Nota 'heroriëntatie gemeentelijk sportbeleid 2004 – 2009', juli 2004

De maatschappelijke betekenis van sport is heden ten dage onomstreden.

Sport is een belangrijk bindmiddel voor de sociale infrastructuur van een gemeente en voor de samenleving in het geheel.

Sport brengt mensen samen en leert hen sportief met elkaar om te gaan.

Sport kan de integratie tussen verschillende groepen mensen bevorderen en is daarom een waardevol middel om de sociale cohesie in de wijken te versterken.

Aan jongeren biedt de sport een goede fysieke en mentale basis voor de toekomst.

Voor ouderen betekent sporten: gezond zijn en gezond blijven.

Voor onderwijs betekent sport het aanleren van normen en vaardigheden. Sport beoefenen en kijken naar sport betekent plezier.

Voor de gezondheidszorg betekenen sport en bewegen lagere gezondheidskosten en het bedrijfsleven tenslotte is gebaat bij actievere werknemers.

Allemaal redenen voor de gemeente om zich actief bezig te blijven houden met sport en sportbeleid.

Als uitgangspunten van het sportvoorzieningenbeleid 1999 – 2004 zijn destijds gekozen:

1. De gemeente draagt zorg voor het aanbieden van kwantitatief en kwalitatief goede sportvoorzieningen voor zowel georganiseerde als ongebonden sportbeoefening.
 2. Uit oogpunt van milieu en sociale veiligheid wordt groot belang gehecht aan een goede spreiding in de gemeente, gekoppeld aan goede bereikbaarheid.
 3. De gemeente streeft een doelmatig gebruik van accommodaties na.
- Kortom, gekozen werd voor kwaliteit, kwantiteit, spreiding en doelmatigheid. Het college heeft het sportbeleid voor de komende periode tot een van de speerpunten

van het collegeprogramma gemaakt.

Als algemene uitgangspunten van de visie op het sportbeleid worden de volgende hoofdlijnen voorgesteld:

1. Sport en bewegen is van (groeierende) betekenis voor de Amstelveense samenleving als zinvolle vrije tijdsbesteding en bijdrage aan de sociale cohesie en participatie. (Toekomstvisie Amstelveen 2020+).
2. Sport is niet alleen een doel op zichzelf, maar sport is ook verweven met andere beleidsterreinen als onderwijs-, ouderen- en jongerenbeleid. De sport kan hierbij gezien worden als bindmiddel en instrument.
3. Ambitie van de gemeente: "Amstelveen, ook sportstad!"

Als hoofddoelstelling van het gemeentelijk sportbeleid wordt voorgesteld:

Het stimuleren van en voorwaarden scheppen voor sportdeelneming door de Amstelveense bevolking. De gemeente wil het mogelijk maken dat zo veel mogelijk inwoners van Amstelveen aan sport kunnen doen, omdat sport goed is voor de gezondheid en het welbevinden van mensen en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid en sociale cohesie.

Nota ondergrond bouwen, maart 2005

De nota ondergronds bouwen regelt het ondergronds bouwen. Voorschriften worden gegeven voor het realiseren van kelders bij woningen, kantoren etc.

Parkeernota 2005-2010, maart 2005

Het parkeerbeleid heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen binnen de gemeente, zoals op het gebied van economie, verkeer en vervoer, inrichting openbare ruimte, groen, stedenbouw, zorg en onderwijs. Enkele specifieke beleidsonderdelen zijn direct met het product parkeren in verband te brengen en verdienen nadere toelichting. Die onderdelen zijn:

Ondergronds bouwen/parkeren.

Vanuit het oogpunt van grondwaterbeheer zijn er in principe geen bezwaren tegen het realiseren van ondergrondse parkeervoorzieningen. Zolang het verhard oppervlak niet extra toeneemt, is compensatie met wateroppervlak niet noodzakelijk. Door een ondergrondse voorziening kan de bestaande grondwaterstromingen wel van richting veranderen. Of hierdoor wateroverlast op gaat treden, is afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Bebouwde ruimte.

Wanneer er meer parkeerruimte op maaiveld wordt aangelegd, betekent dit een vergroting van het verhard oppervlak. Van dit verhard oppervlak dient 10% elders in het plan of de omgeving (in ieder geval in hetzelfde watersysteem) te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater. Een uitbreiding van de parkeerruimte heeft dus ook een ruimtelijke consequentie elders in de omgeving.

Openbaar vervoer.

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. Dit wordt enerzijds gedaan door het verder verbeteren van het openbaar vervoernetwerk en anderzijds via het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer, onder meer via promotie en voorlichting. Voor parkeren is het daarbij van belang dat er sprake kan zijn van een overstap van auto naar openbaar vervoer (en vice versa). Daarvoor dient er wel parkeergelegenheid bij de belangrijke vervoershalthes te zijn.

Fiets.

In deze parkeernota wordt geen specifieke aandacht besteed aan het fietsparkeren. Naar verwachting zal in 2005 een aparte nota Fiets verschijnen, waar het fietsparkeren een belangrijk onderdeel van zal uitmaken.

Verkeersafwikkeling.

Parkeergelegenheden moeten bereikt kunnen worden met de auto. Elke verandering in het aanbod van parkeervoorzieningen kan ook een verandering in het verkeersaanbod op de toevoer routes ten gevolg hebben. Bij iedere verandering dient daarom te worden onderzocht welke invloed dit op de verkeersafwikkeling heeft. Dat kan betekenen dat er zonodig ook maatregelen op deze routes getroffen dienen te worden, of – wanneer dat

niet mogelijk blijkt te zijn – dat geconcludeerd moet worden dat de verkeersafwikkeling dermate in het gedrang komt dat de beoogde (parkeer)ontwikkeling niet wenselijk is.

Stedelijk Waterplan, maart 2008

De gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vecht (AGV) hebben in 2004 besloten om in coproductieverband het Stedelijk Waterplan op te stellen. Een nut en noodzaak notitie lag aan dit besluit ten grondslag.

Het Stedelijk waterplan voorziet in de behoefte van beide partijen aan meer inzicht in het functioneren van het watersysteem, geeft een eenduidige en realistische visie op het water en in het aandragen van maatregelen die bijdragen aan het oplossen van knelpunten in het watersysteem en het realiseren van ambities.

De gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap AGV hebben elk eigen taken en verantwoordelijkheden om het watersysteem op orde te houden. Waternet is de uitvoerende organisatie die in opdracht van AGV zorgt voor afvalwater, oppervlaktewater en veiligheid achter de dijken. De gemeente is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud en de afvoer van rioolwater. Beide partijen anticiperen op de verwachte klimaatveranderingen die zich uiten in meer korte maar hevige regenbuien en een stijging van de zeespiegel.

Een optimale waterkwaliteit is onderdeel van de hoge leef-, en omgevingskwaliteit waarnaar de gemeente Amstelveen streeft als aantrekkelijke woon-, leef- en werkgemeente. Water draagt zodoende als kwaliteitsdrager bij aan de versterking van de kwaliteit van de Amstelveense stad.

AGV wil samen met de gemeente de visie en beleid op waterbeheer lokaal realiseren. Naast wettelijk verplichte zaken wordt gekeken naar ambities bij de verschillende thema's van het waterbeheer.

De opgestelde visie die in het Stedelijk Waterplan centraal staat benadrukt de ontwikkeling waar beide partijen zich voor inzetten: het realiseren van een duurzaam en mooi watersysteem in de gemeente Amstelveen. Door de gezamenlijke aanpak van het Stedelijk Waterplan worden verantwoordelijkheden en belangen verduidelijkt en processen inzichtelijk gemaakt. Dit levert een duidelijke bijdrage aan de samenwerking tussen beide organisaties.

Dit bestemmingsplan kan worden gezien als instrument om de hierboven gestelde doeleinden van beleid te bereiken.

Dit bestemmingsplan kan worden gezien als instrument om de hierboven gestelde doeleinden van beleid te bereiken.

3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

3.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied ligt ten zuiden van de Rijksweg A9 centraal gelegen in de bebouwde kom van Amstelveen.

Het plangebied betreft een tweetal woonwijken, namelijk het Oude Dorp inclusief de Oostelijke Poeloever in het noord-westen van het plangebied en het Keizer Karelpark in de rest van het plangebied en het gebied Sportlaan.

3.2 Beschrijving deelgebieden

3.2.1. Het Oude Dorp

Algemeen

Het Oude Dorp ligt in het westen van Amstelveen aan en ten noord-oosten van De Poel en tegen het zuidelijk deel van het Amsterdamse Bos. Het Oude Dorp is een historisch gebied, waar een tweetal historische linten op uitkomen binnen het plangebied, namelijk De Handweg naar het zuiden en de Ouderkerkerlaan naar het oosten, en één historisch lint buiten het plangebied, namelijk naar de Amsterdamseweg het noorden.

Tot het gebied wordt gerekend de oude (dorps-)kern ten zuiden van de A9, het gebied van de Noordelijke Poeloever, alsmede de bebouwing en aanpalende gronden aan de westzijde van de Handweg.

Stedenbouwkundige structuur

Het gebied Oude Dorp omvat behalve de bebouwing in de oude dorpskern ook bebouwing langs de historische verbindingswegen Handweg en de Ouderkerkerlaan. Aan de oostrand van de kern is gesitueerd de voormalige spoorlijn van Amsterdam - Amstelveen - Bovenkerk - richting Hoofddorp. De spoorrails worden nu gebruikt voor museumtramverbinding tussen Amsterdam en Bovenkerk.

Van de oorspronkelijke historische structuur van het Oude Dorp zijn nog een aantal straten herkenbaar aanwezig, maar in de bebouwing hebben in de loop der tijd de nodige mutaties plaatsgevonden. Deze straten betreffen de Dorpsstraat, met de daarop uitkomende Stationsstraat, de Badlaan en de pleinruimte met de kerk.

In de noord-oost hoek van het gebied is sprake van een samenhangende ontwikkeling met 24 woningwoningen rond het Smedemanplein, gerealiseerd circa 1915, na de aanleg van de spoorbaan en afbraak van de aldaar aanwezige eenvoudige woonhuisjes.

In de jaren rond 1920 heeft nogal wat vervangende nieuwbouw in de oude structuur plaatsgevonden, waaronder enkele bijzondere gebouwen, zoals een postkantoor, een belastingkantoor, een marechausseekazerne en verschillende winkels.

Voor het overige is sprake van bebouwing van recentere data als 'bindweefsel' in de wonden rondom de kern, o.a. veroorzaakt door de aanleg van de spoorbaan, de A9 en de Laan Nieuwer Amstel.

In het verlengde van de Dorpsstraat behoort de Handweg tot de historische verbinding van Amstelveen naar het zuiden, met de eenzijdig resterende lintbebouwing aan de westkant tot over de kruising met de Noorddammerlaan, aansluitend op het bedrijvengebied.

De oorspronkelijk verspreid liggende agrarische bedrijven aan de oostzijde zijn bij de realisering van de woonwijk Keizer Karelpark verloren gegaan. Naar het westen toe worden ook de doorweg e.o. (in verlengde van Badhuislaan) en de Burgemeester Colijnweg e.o. nog tot het gebied gerekend.

In de Dorpsstraat, Stationsstraat en directe omgeving is een sterk gemengd gebied: hier bevinden zich van oudsher winkel- en horecavestigingen met daarboven woningen, alsmede een museum, de dorpskerk, het voormalige raadhuis, diverse kantoorvestigingen, enkele bedrijfspanden en het voormalige stationsgebouw (thans winkel). Voor het overige is sprake van overwegend een woonfunctie in met name solitaire panden in de oudere structuur, en zowel gestapelde woonvormen als eengezinsrijenhuizen in de nieuwere structuren.

Door de noodzaak te woekeren met ruimte en het stedenbouwkundige uitgangspunt het gebied een goede afronding te geven, is in de aanhelingsgebieden plaatselijk een wringende confrontatie ontstaan tussen voorkanten en achterkanten. Daarnaast is een gedeelte van de binnenterreinen ingericht met parkeervoorzieningen, zodat aldaar een ambivalent semi-openbaar karakter is ontstaan.

Langs de Handweg (inclusief het 1e deel Bovenkerk) zijn in het lint - met overwegend solitaire en dubbele woonhuizen - nog enkele rudimentaire winkeltjes aanwezig, alsmede een kerk, een kantoor en achter het lint een tweetal tuincentra, een watersportwinkel en enkele verenigingsgebouwen c.a. aanwezig.

Langs de Doorweg zijn een parkeerterrein, een woonwagenterrein en enkele vrijstaande woonhuizen, alsmede een clubgebouw gesitueerd.

Aan de Burgemeester Colijnweg zijn een kantorenverzamelgebouw en een omvangrijk garagebedrijf gevestigd.

Monumentaal gelegen op de Poeloever schermst het raadhuis van de gemeente het zicht daarop vanaf de Laan Nieuwer Amstel volledig af.

Bebouwingskarakteristiek

Een kenmerkend gegeven van de bebouwing in het Oude dorp is de mening oud en nieuw, waarbij qua schaal toch een grotere eenheid behouden is. De oudere bebouwing bestaat vooral uit solitaire panden van velerlei aard en omvang, en als ensemble ontworpen grotere eenheden met in de vormgeving en detaillering verwijzingen naar de Amsterdamse School.

De seriematige woningbouw rond het Smedemanplein is typisch voor de eerste helft van de 20e eeuw: overwegend 2 verdiepingen met een manifeste kap, baksteen voor de gevels en pannen daken.

De nieuwere bebouwing ten noorden en westen van de Stationsstraat heeft zich qua schaal, geleding en materiaaltoepassing aangepast aan de kleinschalige opbouw in de restanten van de historische structuur (gerealiseerd in de jaren 1980-1990).

De meest recente aanvulling ten zuiden van de Stationsstraat heeft een geheel eigen karakter en samenhang gekregen, waarbij toch in de aansluiting op de oudere bebouwing voldoende respect getoond is (realisering eind jaren '90).

Door de mening oud en nieuw, alsmede door de kleine bouwstromen in de nieuwbouw, is de bebouwing van het Oude Dorp qua vormtotaal zeer pluriform geworden.

Als bijzondere nieuwbouw-invulling is het museum te noemen op een van de gevoeligste plekken in de historische structuur: hoek Dorpsstraat-Badlaan.

De specifieke massa-opbouw, vormgeving, geleding en materiaalgebruik (2 kleuren metselwerk in betonsteen) zijn niet alleen op zichzelf aansprekend vormgegeven, maar sluiten tevens perfect aan op de eerder gememoreerde pluriformiteit in het Oude Dorp. Een belangrijk aantal oudere panden en complexen aan de Badlaan, Dorpsstraat, Stationsstraat, Middeldorpstraat (Smedemanplein: eerste woningwetwoningen) en Handweg (kerk en pastorie) zijn als karakteristiek of zelfs monumentwaardig aan te merken (staan op de voordrachtslijst gemeentelijke monumenten) en verdienen derhalve bij verbouw-initiatieven de nodige aandacht. In het gebied zijn twee gemeentelijke monumenten aangewezen: de spoorwegwachterswoning 'Post 32' aan de Handweg 2 uit 1913 en het voormalige spoorwegstation met stationswachterswoning en vrijstaand privaatgebouw met bergplaats aan de Stationsstraat 28, 28B en 30 uit 1912.

Het raadhuis is met zijn omvangrijke programma zodanig sterk geleed, plastisch opgebouwd en traditioneel gematerialiseerd (gerelateerd aan de Poel), dat ondanks de omvang toch een gemoedelijke, kleinschalige verschijningsvorm en laagdrempelig karakter is verkregen.

Waardering

Het gebied ontleent zijn waarde met name aan het karakteristieke historische nederzettingspatroon met de daarin aanwezige monumenten en anderszins karakteristieke bouwwerken.

Daarnaast wordt het nabijgelegen - oorspronkelijke, natuur/recreatieve - gebied qua landschapstructuur en huidige inrichting beschouwd als waardevol onderdeel van het Oude Dorp.

3.2.2. Keizer Karelpark

Algemeen

Keizer Karelpark betreft een omvangrijk woongebied min of meer centraal gelegen in Amstelveen ten zuiden van de A9, voor een belangrijk deel gerealiseerd in de jaren 1950-1960. Alleen ten zuiden van de Bovenkerkerkade was reeds vóór 1940 een woonbuurtje gerealiseerd, bekend als de "Witte Stad" .

De begrenzing is globaal: aan de noordzijde de A9, aan de oostzijde de Beneluxbaan, aan de zuidzijde de Sportlaan en aan de westzijde de Handweg.

Tot Keizer Karelpark wordt derhalve - naast de gebieden aan beide zijden van de Van der Hooplaan - ook de zone gerekend tussen de Ouderkerkerlaan en A9.

Stedenbouwkundige structuur

Het gebied is omsloten door een wegenstelsel op 3 niveaus: de regionale autosnelweg A9, de stadsautoweg Beneluxbaan en de wijkontsluitingswegen Sportlaan en Handweg. Centraal wordt de wijk door de Van der Hooplaan verdeelt in een oostelijk deel en een westelijk deel, dat vervolgens op zijn beurt wordt opgedeeld door de naar de Handweg afbuigende Keizer Karelweg.

Dwars door de wijk loopt de buurtontsluitingslus Kastanjelaan/Lindenlaan, in principe in een halve cirkelboog 'opgehangen' aan de Ouderkerkerlaan.

De - voor het Keizer Karelpark zeer kenmerkende - verdere 'compartimentering' wordt vervolgens bewerkstelligd door een complementaire, min of meer "H-vormige" groen- en waterstructuur.

De wijk kan derhalve aangemerkt worden als een assemblage van kleinere buurten en buurtjes, die qua bebouwingsrichting en -typologie veelal een herkenbare, eigen karakteristiek hebben.

Laagbouw in de vorm van eengezinshuizen - in open en gesloten blokken, alsmede in strokenbouw - voert de boventoon in de buurtjes; middelhoge gestapelde woonvormen en enkele hogere accenten zijn vooral gesitueerd aan de randen van de wijk, maar ook heel specifiek in een groene zone centraal in de wijk ter weerszijden van de Van der Hooplaan.

De Ouderkerkerlaan - oorspronkelijk historische verbinding Amstelveen - Ouderkerk - fungeert nu vooral als langzaamverkeersroute en wordt gedeeltelijk benut als woonstraat.

De belangrijkste functie in het plangebied is de woonfunctie.

Langs de Van der Hooplaan is sprake van een belangrijke winkelconcentratie, de voormalige buurtwinkelconcentratie 'Hueseplein' - nu vooral dienstverlening-, én een aantal verspreid gelegen vestigingen voor detailhandel en/of dienstverlening. Ook aan de buurtontsluitingslus Kastanjelaan/Lindenlaan zijn winkelconcentraties aanwezig in de vorm van strips onder woongebouwen (Kastanjelaan nabij Olmenlaan en Lindenlaan nabij Zwingliweg), een winkelplein (Augustinuspark), en enkele solitaire vestigingen.

Tenslotte zijn er nog enkele kleine, oorspronkelijke buurtwinkelstrips aanwezig, waarvan de winkelfunctie grotendeels is vervangen door dienstverlening e.d.

Bezijden het woongebied van Keizer Karelpark liggen op het bovenland langs de A9 twee prestigieuze kantoorcomplexen, die zich vooral naar de A9 presenteren. De overige kantoorfunctie is nog slechts aanwezig aan de voet van enkele woongebouwen, met name in de Populierenlaan.

Bedrijfsvestigingen beperken zich tot een tweetal garagebedrijven en geclusterde kleine bedrijfsunits in samenhang met de winkelstrips aan de Kastanjelaan en de Lindenlaan.

Bijzondere gebouwen, zoals scholen, verenigingsgebouwen en kerken, zijn overwegend gesitueerd aan de Lindenlaan en/of in de groengordels.

Bebouwingskarakteristiek

De woonbebouwing is zeer gevarieerd, enerzijds qua type gebouwen, vanwege een grote differentiatie in woonvormen, anderzijds qua vormkarakteristiek o.a. veroorzaakt door een gefaseerde realisering met grote intervallen.

In het plangebied is sprake van slechts enkele vrijstaande woonhuizen en een beperkt aantal dubbele woonhuizen willekeurig gespreid in de wijk. Eengezinsrijenhuizen in 2 bouwlagen met en zonder (langs-)kap zijn in de meerderheid; per buurtje is sprake van een herkenbare eigen - in sommige gevallen zeer karakteristieke - vormgeving. Overwegend kan daarbij gesproken worden van een vrij traditionele bouw, zowel qua vormtaal als materiaalgebruik, 'rijker' qua detaillering naarmate de bebouwing ouder is (m.n. omgeving Veenendaalplein/Fokkerlaan) en 'schraller' nabij o.a. de Maarten Lutherweg e.o. De gemeentelijke monumentencommissie kent de omgeving Veenendaalplein/Fokkerlaan een bijzondere en behoudenswaardige beeldkwaliteit toe.

De woonomgeving in de meeste eengezinshuizen-buurtjes is van een goed niveau; bij de ligging aan structureel groen kan gesproken worden van een duidelijke meerwaarde en daar waar de woonstraatjes een gebogen of geknikt verloop hebben, respectievelijk een hofje vormen, is sprake van een aangename, intieme woonomgeving.

Gestapelde woonvormen komen voor in middelhoge flats van 4 tot 6 bouwlagen, inclusief onderbouw en een aantal hogere flats - 9 lagen aan de handweg en 14 lagen nabij de Beneluxbaan.

De vormgeving van de gestapelde bouw is kenmerkend voor de periode, waarin deze is gerealiseerd: seriematig/efficiënt, sober zonder franje, weinig plasticiteit en kleur.

In vrijwel alle situaties is complementair aan de gestapelde woonvorm een grotere, groene openbare ruimte aanwezig, waarbij met name de flats in de centrale parkzone tussen de Dr. Plesmansingel en de Lindenlaan in positieve zin opvalt.

Tenslotte zijn in dit verband te vermelden een woontoren van 14 verdiepingen op de hoek Sportlaan/Van der Hooplaan (1995 - fraaie, strakke vormgeving) en een qua structuur en karakter opvallend vormgegeven wooncomplex uit de jaren '90 aan de Kastanjelaan.

De bijzondere gebouwen zijn veelal omvangrijke complexen, maar met een bescheiden bouwhoogte en veel ruimte rondom, waardoor sprake is van een evenwichtige inpassing met weinig dominantie ten opzichte van de omliggende woonbuurtjes.

Hoewel enkele gebouwen opvallen door een bijzondere vormgeving (Het Palet - Zuid, Paaskerk) is er slechts in bescheiden mate aanleiding voor specifieke bescherming van behoudenswaardige waarden.

Waardering

Kenmerkend voor het Keizer Karelpark is de bonte verzameling verschillende buurtjes, met zowel kleinschalige laagbouw, als middelhoge flats en hoogbouwaccenten, bijeengehouden door de doorgaande groen- en waterstructuur in de wijk, alsmede door de groene randen van het gebied. De woonbuurten ontleen hun waarde aan de hiervoor beschreven hiërarchische structuur en samenhang met de hoofdgroen- en waterstructuur, alsmede aan de rust en eenduidigheid in de woonstraten en -pleinen.

Enkele objecten zijn zo beeldbepalend dat zij op de voordachtslijst voor gemeentelijke monumenten zijn geplaatst. Dit betreffen twee bruggen (t.p.v. Elegast en ir. Romplaan), de marechausseekazerne, een woning en een voormalige school aan de Ouderkerkerlaan.

3.2.3. Sportlaan

Algemeen

Het gebied Sportlaan omvat de sportcomplexen ter weerszijden van de Van der Hooplaan ten zuiden van de Sportlaan, inclusief de vestigingen van de Internationale School en het Sportcentrum 'De Meerkamp' (zwembaden), de kantoorvestigingen aan de Startbaan en de woningbouw aan het Wimbledonpark.

Het gebied wordt begrensd door de Sportlaan, de Beneluxbaan en de Bovenkerkerweg.

Stedenbouwkundige structuur

In de stedenbouwkundige structuur is een duidelijk onderscheid aanwezig tussen het middengebied met de sportvelden en enkele sport- en schoolcomplexen - ontsloten vanaf de Van der Hooplaan en de Sportlaan, de zone langs de Beneluxbaan - ontsloten via de Startbaan en de zone langs de Bovenkerkerweg - ontsloten via Wimbledonpark.

De sportcomplexen en -terreinen kenmerken zich door een efficiënte, min of meer rechthoekige verkaveling met grasvelden en enkele half-verharde velden, parkeerterreinen en een - over het algemeen - beperkte bebouwing in de vorm van al dan niet centraal gelegen verenigingsgebouwen en enkele verspreid staande bergingen.

De vestiging van de Internationale School, het sportcentrum en alle sportgebouwen betreffen in feite solitaire gebouwen en complexen, vrij in de ruimte geplaatst en met een grote verscheidenheid in omvang en vormgeving. Ook de kantoor-, school- en woongebouwen in de hierboven bedoelde zones zijn autonome elementen met een zeer verschillende aard, omvang en plaatsing op de eigen kavels.

De gebouwen en een groot deel van de sportcomplexen zijn aan de randen ingebed in een groen- en waterstructuur.

Bebouwingskarakteristiek

De verenigingsgebouwen zijn overwegend doelmatig en sober vormgegeven; de specifiekere sportaccommodatie De Meerkamp is zeer aansprekend vormgegeven, evenals het complex van de Internationale School (organische architectuur/antroposofisch geïnspireerd).

Langs de Beneluxbaan kenmerken de kantoor- en schoolgebouwen zich door een diversiteit van autonome verschijningsvormen en materialisaties op afgebakende eigen kavels.

Het in 2002 gerealiseerde wooncomplex aan de Wimbledonpark kenmerkt zich door een complexe samenhang van gemetselde hoofdvormen.

Waardering

De sportcomplexen ontleen hun waarde aan een goede passieve en actieve bereikbaarheid en aan een optimale en doelmatige inrichting zonder 'franje'. De vormgeving van enkele specifieke gebouwen is weliswaar aansprekend, maar heeft geen bijzondere bescherming. Voor het overige is vooral sprake van een meer 'indifferente' verschijningsvorm-kwaliteit.

4 FUNCTIONELE BESCHRIJVING EN OVERIGE ASPECTEN

4.1 Bevolking en wonen

Amstelveen is verdeeld in 17 wijken die sterk variëren in grootte en karakter. Dit plangebied bevat twee woonwijken nl. Oude dorp en Keizer Karelpark.

Per 1 januari 2005 was het aantal inwoners 12.336 voor deze twee wijken tezamen. Op een totaal van 79.019 is dat 15,61% van de totale bevolking van Amstelveen.

Opgemerkt wordt dat de statistische grenzen van de wijken niet geheel samenvallen met de plangrenzen. In de bevolkingscijfers over het Oude dorp zijn mede begrepen de cijfers over Bovenkerk-dorp.

De woningen en de daarbijbehorende te bebouwen erven, alsmede de tuinen zijn als zodanig bestemd.

4.2 Winkels en horeca

Winkels

Het detailhandelsaanbod in Amstelveen is hiërarchisch opgebouwd: het Stadshart heeft een functie als centrum voor de hele gemeente, maar ook voor de regio. Daarnaast bestaat er een tiental winkelcentra met een buurt- of buurtverzorgende functie. De detailhandel is geconcentreerd in de winkelcentra. Grootschalige of perifere detailhandel is niet toegestaan. Deze perifere detailhandel kan voor wat betreft de gebruikelijke branches (auto, boten, caravans, sanitair, keukens, bouwmarkten, tuincentra en meubels) een plaats krijgen binnen het bedrijventerrein Bovenkerk.

Het plangebied kent geen echte winkelcentra, maar meer zogenaamde winkelstrips. Uit de detailhandelsnota Amstelveen 2002 blijkt het volgende:

Oude dorp

Het Oude dorp heeft een bijzonder karakter wat betreft sfeer, omgevingskwaliteit en functie. Detailhandel, dienstverlening en horeca zijn allen ruim vertegenwoordigd. Binnen de functie detailhandel is er eveneens diversiteit. Dagelijks aanbod ontbreekt. Het Oude dorp kan met deze aanbodsamenstelling voldoende functioneren.

In de nabijheid van het Oude dorp ligt de Handweg. Omdat hier slechts enkele winkels zijn gevestigd, wordt deze niet als apart winkelgebied gezien. Hier zijn een tweetal tuincentra gevestigd. Hoewel deze op de huidige locatie goed functioneren, is het vanwege het aankoopgedrag dat zij genereren en de ruimte die zij nodig hebben voor de bedrijfsvoering, wenselijk om ze te verplaatsen naar een perifeer gelegen locatie, waar meer ruimte is voor parkeren, kassen, uitstalling en dergelijke.

Voor het Oude dorp geldt dat zich in de loop der jaren een functiewijziging heeft voltrokken. Veel winkels (in de dagelijkse sector) zijn veranderd in commerciële dienstverlening of non-food met een specialistisch karakter.

De parkeergelegenheid in het Oude dorp wordt door de ondernemers ervaren als te versnipperd en onduidelijk. De ondernemers zijn bezig met een studie naar maatregelen. In paragraaf 4.11 wordt meer aandacht besteed aan deze toekomstige ontwikkeling.

Keizer Karelpark

Het Keizer Karelpark heeft geen duidelijke winkelstructuur. In de wijk is een groot aantal kleine winkelgebiedjes aanwezig, hetgeen terug te voeren is op de historie van de wijk. De gemeente doet samen met betrokken partijen een poging om te komen tot een concentratie van detailhandel aan de Van der Hooplaan. In de in maart 2008 vastgestelde Detailhandelsnota wordt aangegeven dat de Van der Hooplaan is aangewezen als de beste locatie voor de ontwikkeling van een wijkwinkelcentrum voor het Keizer Karelpark. Detailhandelfuncties op andere locaties binnen de wijk Keizer Karelpark worden afgebouwd. In het kader van een bestemmingsplan betekent dit dat er op die locaties de functie detailhandel onder het overgangsrecht is gebracht.

Van der Hooplaan

De Van der Hooplaan heeft een functie als boodschappencentrum voor de consumenten uit de wijk. De belangrijkste dagelijkse winkels zijn aanwezig, aangevuld met niet-dagelijkse winkels. Een aantal winkels is enige tijd geleden vergroot. Het supermarktaanbod is echter beperkt. De inwoners van het Keizer Karelpark zijn voor 17% op de dagelijkse winkels geïntereerd. Iets grotere koopstromen in deze sector gaan richting Lindenlaan West en Groenhof. Daarnaast trekt het Stadshart 13% van de dagelijkse bestedingen.

De Van der Hooplaan is goed bereikbaar voor alle vervoerswijzen en is netjes onderhouden.

Ook heeft dit centrum een ontmoetingsfunctie voor de veelal op leeftijd zijnde buurtbewoners. De ondernemers hebben plannen om de Van der Hooplaan verder aan te kleden met planten, sfeerverlichting en dergelijke.

Lindenlaan West

Ook de Lindenlaan West fungeert als boodschappencentrum voor de wijk. Hoewel het aantal winkels minder is dan op de Van der Hooplaan, heeft deze winkelstrip als trekker een grotere supermarkt. Hoewel deze een aantal jaren geleden is vergroot, is de supermarkt niet van voldoende grootte om aan de eisen van de tijd te voldoen. Een groot gedeelte van het straatbeeld wordt ingenomen door vitrages of beplakte ramen, en hoewel dit niet ongewoon is voor supermarkten, heeft dit een negatieve invloed op de uitstraling op de winkelstrip. In de in maart 2008 vastgestelde Detailhandelsnota wordt dan ook aangegeven dat verplaatsing en vergroting van deze supermarkt naar de Van der Hooplaan is wat de gemeente met de wijkvisie voor ogen staat. Voor de overige winkels in de strip zou een verplaatsing naar de Van der Hooplaan ook een gunstig toekomstperspectief bieden.

Hueseplein

Het Hueseplein heeft in de loop der tijd een functiewijziging ondergaan. De nadruk ligt thans op commerciële voorzieningen met daarnaast andere consumentgerichte voorzieningen, zoals winkels, een bloemenkiosk en een apotheek. Het gebied vervult hiermee een functie als centraal punt in de wijk dat voor levendigheid zorgt. Vanuit bewoners en wijkplatform zijn ideeën geuit om eens per week een klein 'marktje' (een aantal standplaatsen met brood, groenten en dergelijke) te laten plaatsvinden op het Hueseplein om aan de dagelijkse behoeften van oudere buurtbewoners te voldoen. De gemeente zal deze verzoeken voor afgifte van een standplaatsvergunning op reguliere wijze behandelen.

Uit de Detailhandelsnota komt naar voren dat gelet op de concentratie van detailhandel langs de Van der Hooplaan de detailhandel op deze locatie wordt afgebouwd. Deze strip kan bij het verdwijnen van detailhandel worden herbestemd als bedrijfsruimte, gezien de goede bereikbaarheid en redelijk gunstige ligging op een zichtlocatie langs de Van der Hooplaan.

Augustinuspark

Ook in het Augustinuspark heeft zich een wijziging van functie voorgedaan. Er is vooral commerciële dienstverlening gevestigd met enkele winkels. Het gebied doet ongezellig aan (mede door de lege losstaande etalageruimte, waarvan overigens ideeën tot verwijdering hiervan bestaan). In 1992 is het middels het bestemmingsplan mogelijk gemaakt om winkelpanden uit te breiden ten behoeve van een goede bedrijfsvoering. Hiervan is door enkele ondernemers gebruik gemaakt.

In de Detailhandelsnota wordt aangegeven dat de ligging van dit centrum en de omvang ervan het ongeschikt maken voor detailhandel.

J. Calvijnlaan/ Lindenlaan Oost

Ook in de Calvijnlaan en de Lindenlaan Oost is de nadruk van het aanbod komen te verschuiven, van food naar specialistisch aanbod in de non-foodsector. In de Detailhandelsnota is aangegeven dat de toekomstvisie op deze strip geen detailhandel inhoudt.

Voor Hueseplein, Augustinuspark, Calvijnlaan/ Lindenlaan Oost geldt dat zich in de loop der jaren een functiewijziging heeft voltrokken. Veel winkels (in de dagelijkse sector) zijn veranderd in commerciële dienstverlening of non-food met een specialistisch karakter.

De problematiek die in vele winkelgebieden wordt gevoeld, het parkeren, geldt niet in het Keizer Karelpark. De consument kan nog voldoende de auto kwijt om de winkels te bezoeken, hetgeen ook uit het telefonisch consumentenonderzoek is gebleken.

De winkels in het Keizer Karelpark tezamen functioneren in termen van vraag- en aanbodcijfers niet slecht, zelfs boven het gemiddelde. De ondernemers ervaren het functioneren eveneens als positief, hetgeen onder andere blijkt uit uitbreidingsplannen. De winkels die in de gebieden zitten waar functieverandering plaatsvindt (veelal een teken van een bedreigde winkelsituatie) weten met hun specialistisch aanbod de consument naar zich toe te trekken.

Desalniettemin moet er een waarschuwing worden gegeven voor de toekomst. Verspreiding van het aanbod, beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande panden en verouderde uitstraling van de panden zullen de hedendaagse en toekomstige consument steeds minder aanspreken, met name waar het gaat om het doen van de dagelijkse boodschappen.

Voor het Keizer Karelpark is het risico niet ondenkbeeldig dat de winkelfunctie aangetast zal worden. De inwoners die daartoe in staat zijn, doen hun dagelijkse aankopen in toenemende mate in de grote supermarkten buiten de eigen wijk, waardoor het draagvlak voor de winkels verder verslechtert. Resultaat hiervan kan zijn dat de inwoners die minder mobiel zijn (en juist in deze wijk wonen veel ouderen) hun winkelvoorzieningen kwijtraken. De winkels die nu door eigen trekkracht kunnen functioneren in gebieden met voornamelijk commerciële dienstverlening, zullen als de huidige ondernemers vertrekken, moeilijk weer in te vullen zijn met winkels, waardoor er verdere uitval ontstaat. Ook als de wijk in de toekomst een verjonging van de inwoners doormaakt, is het wenselijk om deze consumenten zoveel mogelijk aan de eigen wijk te binden.

Idealiter zouden de versnipperde winkelvoorzieningen in de wijk (J. Calvijnsplein, Augustinuspark en Huesepark) moeten worden geconcentreerd. Op deze wijze ontstaat een krachtige, aantrekkelijke winkelvoorziening. In de Detailhandelsnota wordt deze ambitie duidelijk vormgegeven.

Horeca

In het plangebied zijn diverse horecavestigingen aanwezig. De horecagelegenheden bevinden zich met name in het Oude Dorp. Deze horeca is ondergebracht in de bestemming gemengde doeleinden.

In het Keizer Karelpark zijn diverse horecagelegenheden in de vorm van snackbar/eetsalon/cafeteria/lunchroom, restaurants én terras en een hotel/restaurant) en (eet)cafés.

Deze horeca is als zodanig bestemd, dan wel ondergebracht in de bestemming gemengde doeleinden.

De ondergeschikte horeca in sportkantine zijn ondergebracht bij sportdoeleinden. Zie ook de bijlage Staat van Horeca bij de voorschriften.

4.3 Bedrijven en kantoren

Bedrijven

De veelal kleinschalige bedrijven zijn verspreid over het plangebied zonder een duidelijke samenhang. Het gaat om bedrijven die uit oogpunt van milieucategorie passend zijn in de nabijheid van woningen.

Een seksinrichting wordt binnen dit plangebied niet toegestaan. Dit type bedrijf kan alleen op beperkte schaal in de aangewezen gebieden worden toegelaten. Op grond van het bestemmingsplan "Wijziging partiële herziening bestemmingsplanvoorschriften gemeente Amstelveen 2000" (seksinrichtingen) is een seksinrichting mogelijk op een drietal aangewezen grondgebieden, welke buiten dit plangebied zijn gesitueerd.

In het Oude dorp zijn een negental bedrijven met diverse bedrijfsactiviteiten. Deze bedrijven zijn ondergebracht bij de bestemmingen bedrijfsdoeleinden en bij gemengde doeleinden.

In het Keizer Karelpark zijn negentien bedrijven/ bedrijfsactiviteiten. Deze bedrijven zijn ondergebracht bij de bestemming bedrijfsdoeleinden en bij gemengde doeleinden, dan wel aanduiding binnen kantoordoeleinden. De taxicentrale is ondergebracht bij de subbestemming Bg. De beide benzineservicestations zijn aangeduid binnen de bestemming verkeersdoeleinden.

Kantoren

Binnen het plangebied zijn verscheidene kantoren aanwezig. Het betreft zowel zelfstandige kantoren als een kantoorruimte binnen de bestemming gemengde doeleinden. Sommige kantoren zijn aangeduid binnen de bestemming woondoeleinden.

4.4 Sport en recreatie

Binnen het plangebied zijn de sportvelden gesitueerd aan de Sportlaan met diverse clubgebouwen en een zwembad, dat is ondergebracht bij een subbestemming (Sz), aan de Startbaan met diverse clubgebouwen en een sporthal, aan Wimbledon met diverse clubgebouwen en aan de Van der Hooplaan met een zwembad/ sporthal/ sportcafé.

4.5 Maatschappelijke functies

Binnen het plangebied zijn de diverse maatschappelijke functies.

In het Oude dorp kunnen worden genoemd: Nederduits Hervormde kerk, scheppende kunst, museum Jan van der Togt, het raadhuis, zeeverkenner, een klompenmakerij/ museum, praktijk voor oefen- en fysiotherapie en een kinderopvang.

In het Keizer Karelpark kunnen worden genoemd: een praktijk voor oefen- en fysiotherapie, een kunstgalerie, het Keizer Karelcollege, een ambulancedienst/ bureau voor bevolkingsonderzoek, RK Parochie Heilige Geest, een praktijk voor Chinese therapie, De Schakel/ operettevereniging, een huisartsenpraktijk, activiteitencentrum/ spelothek, een buurthuis, een peuterspeelplaats en kinderopvang, sociaal-cultureel werk, een gemeentewerf, een internationale school, school Herman Wesseling, uitvaartverzorging, school Nieuwer-Amstel, een kinderdagverblijf, Montessorischool, peuterspeelzaal, Parcivalschool met peuterspeelgroep, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, atelier kunstvorming en een tweetal praktijken voor fysiotherapie. De genoemde functies zijn ondergebracht bij maatschappelijke doeleinden. Een enkele tandartspraktijk en een kinderdagverblijf zijn aangeduid binnen woondoeleinden.

4.6 Verkeer en vervoer

Verkeer

In het categoriseringsplan van de gemeente Amstelveen is de Beneluxbaan aan de oostelijke zijde en de zuidrand net buiten het plangebied als gebiedsontsluitingsweg aangegeven (max. 50 of 70 km/uur).

De andere gebiedsontsluitingswegen zijn de Burgemeester A. Colijnweg en de Burgemeester Van Sonweg (Rijksweg A9).

Als wijkontsluitingswegen zijn aangewezen de volgende wegen:

- Burgemeester Rijnderslaan
- Handweg
- Keizer Karelweg
- Laan Nieuwer Amstel
- Lindenlaan
- Sportlaan
- Van der Hooplaan
- Van der Leeklaan

Openbaar vervoer

Tram en metro

Een sneltram (metrolijn 51) verbindt (het oostelijke deel van) de wijk Keizer Karelpark met de wijk Westwijk (eindpunt halte Loethoelilaan) en met het World Trade Center, het stadshart en woonwijken ten noorden van de Rijksweg A9. De sneltram gaat over de Beneluxbaan en is gesitueerd net buiten het plangebied.

In het plangebied loopt een museumtramlijn van station Haarlemmermeer te Amsterdam naar Bovenkerk door het Oude dorp met het station Amstelveen. In Bovenkerk is een keerlus, zodat de museumtram weer terug kan over het enkelspoor. Deze museumtramlijn is alleen in gebruik gedurende de zomermaanden op zondagen en op woensdagmiddagen.

Busroutes

Het plangebied is bereikbaar met de volgende 10 buslijnen stadslijn (GVB), streekbussen en het Schiphol Sternet:

- Stadslijn 166 (Amsterdam Zuid (/WTC) – Amstelveen (oude dorp) – Amstelveen busstation) over de Laan Nieuwer Amstel, Handweg, Keizer Karelweg, Lindenlaan.
- Streeklijn 125 (Amstelveen busstation – Utrecht) over de Burgemeester J. Colijnweg en de Laan Nieuwer Amstel.
- Streeklijn 142 (Wilnis – Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam CS) over de Van der Hooplaan.
- Streeklijn 147 (Alphen aan de Rijn – Uithoorn – Amstelveen busstation) over de Handweg, Keizer Karelweg.
- Streeklijn 170 (Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam CS) over de Van der Hooplaan.
- Streeklijn 171 (Kudelstaart – Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam CS) over de Sportlaan, Van de Hooplaan.
- Streeklijn 175 (Haarlem – Amstelveen busstation – Amsterdam Zuid-Oost) over de Burgemeester van Sonweg (Rijksweg A9).
- Streeklijn 194 (Hoofddorp – Schiphol Rijk – Amstelveen) over de Burgemeester J. Colijnweg en de Laan Nieuwer Amstel.
- Schiphol Sternet/ stadslijn 199 (Schiphol Oost – Amstelveen busstation – Amsterdam Zuid (/WTC)) over de Ouderkerkerklaan, Lindenlaan, Van der Leeklaan, Van der Hooplaan.
- Streeklijn 300 (Haarlem – Hoofddorp – Schiphol – Amstelveen busstation – Amsterdam Zuid-Oost) over de Burgemeester van Sonweg (Rijksweg A9) en de Meander.

De bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer is goed. De bereikbaarheid van andere wijken is redelijk aangezien bijna alle verbindingen lopen via het busstation in het stadshart gesitueerd ten noorden van het plangebied.

Momenteel loopt de COVAU studie naar inpassing van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV bus) tussen Uithoorn/Aalsmeer en Amstelveen, waarbij 1 variant via de Bovenkerkerweg/Zijdelweg loopt (deze zullen altijd via de bestaande wegen rijden die de verkeersdoeleinden-bestemming hebben).

Daarnaast lopen er 2 studies naar inpassing van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV Bus), vanuit Aalsmeer en Uithoorn naar Amstelveen Busstation. Deze HOV-lijnen zullen altijd via de bestaande wegen rijden die de verkeersdoeleinden-bestemming hebben.

Langzaam verkeer

De drie woonwijken worden doorkruist door fietsroutes. Er zijn zowel vrijliggende fietspaden als fietspaden die gecombineerd worden met overig verkeer.

Parkeren

Het beleid met betrekking tot parkeren is als volgt: in geval van nieuwbouw moet de initiatiefnemer zorgen voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerdruk is normaal. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de norm.

Bij publieksaantrekkende functies dient, conform de in de Nota Fiets genoemde richtlijnen, voldoende fietsparkeercapaciteit voor bezoekers aanwezig te zijn

Overige aspecten

Bij de inrichting van de bestemming verkeersdoeleinden dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van gebouwen voor minder validen en met de sociale

veiligheid van de (woon)omgeving.

Verkeer en milieu

Verkeer heeft een negatief effect op de gezondheid van mensen, vooral door luchtverontreiniging en geluidshinder. Luchtverontreiniging door verkeer (met name stikstofdioxide en fijnstof) leidt tot luchtwegklachten, met name bij kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, personen die zich sterk inspannen en patiënten met een luchtwegaandoening of met hart- en vaatziekten. Het effect van hoge geluidsniveaus - waaraan ca. 2% van de Nederlanders is blootgesteld - op de gezondheid is vooral gelegen in een hoge bloeddruk en hieraan gerelateerde hartklachten. De meeste hinder wordt ervaren (bij een gelijk geluidsniveau) door luchtverkeer, gevolgd door wegverkeer en ten slotte door railverkeer. Binnen het wegverkeer veroorzaakt de bromfiets de meeste hinder, daarna vrachtauto's en motorfietsen.

De meest effectieve gemeentelijke maatregelen om de gezondheidseffecten te verminderen betreffen het verlagen en homogeniseren van rijsnelheden. Dit leidt tot een vermindering van de geluidsoverlast en tot een verbetering van de stedelijke luchtkwaliteit. In het *Actieplan Luchtkwaliteit* zijn hiervoor maatregelen opgenomen.

4.7 Cultuurhistorie: historische geografie en stedenbouwkunde, archeologie en monumenten

Archeologische vindplaatsen, historische landschappen en monumentale gebouwen vertellen over het verleden en vormen samen onze cultuurhistorie. Cultuurhistorische waarden zijn heel belangrijk voor het karakter en de herkenbaarheid van een stad, een dorp of een gebied.

Het meewegen van cultuurhistorie speelt een steeds belangrijkere rol bij de inrichting van de ruimte. In de Nota Belvedere schetst het Rijk het belang van cultuurhistorische waarden en de wijze waarop deze waarden kunnen bijdragen aan het landschap van de toekomst. In nieuwe ruimtelijke plannen moet voortaan getoetst worden wat de effecten zijn op de cultuurhistorische waarden. Voor planologen, architecten en stedenbouwkundigen kunnen cultuurhistorische waarden inspirerend werken. Door ze te betrekken bij de inrichting van onze ruimte, worden de band met het verleden en de identiteit van dorp, stad of streek versterkt. Dat kan heel concreet en kleinschalig gebeuren, met het markeren van funderingen in de bestrating van een plein. Maar cultuurhistorie is ook in te passen in ruimtelijke ontwerpen. Bijvoorbeeld door een archeologische vindplaats als groenlocatie te bestemmen, of door historische waterlopen en verkavelingspatronen als uitgangspunt te nemen voor de plattegrond van een nieuwbouwlocatie.

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland van de provincie Noord-Holland zijn de archeologische, de historisch-geografische en de historische (steden)bouwkundige elementen in kaart gebracht. Samen vertellen ze het verhaal van de geschiedenis van stad en landelijk gebied, onze dagelijkse leefomgeving.

Per wijk wordt een beschouwing aan de aanwezige cultuurhistorische aspecten besteed.

Oude Dorp

Het dorp Amstelveen had tot in de negentiende eeuw, behalve een kleine kern rond de Dorpskerk, een lintvormige bebouwing. De meeste woningen aan de Dorpsstraat en rond de kerk waren tevens winkels of werkplaatsen. Verder bezat het dorp enkele cafés. Industrie was nog nauwelijks aanwezig. Tot circa 1910 zijn de dorpsuitbreidingen vooral rondom de bestaande bebouwing gerealiseerd. Zo is bijvoorbeeld het raadhuis (gebouwd in 1898) binnen de lintbebouwing van de Dorpsstraat gevoegd. Na 1910 kwamen er meer ingrijpende veranderingen. Tussen 1912 en 1915 is de spoorlijn van Amsterdam naar Uithoorn aangelegd. Bij deze aanleg werd de haven, die Amstelveen destijds bezat, gedempt. Daarvoor gebruikte men grond van de achttiende eeuwse geschutsbatterij aan de Ouderkerkerlaan; een onderdeel van de voorloper van de huidige Stelling van Amsterdam (Krayenhoff). Aan de oostzijde van het dorp kwam een station. De eenvoudige huisjes, die op het Heilige Land tussen de spoorlijn en de Dorpsstraat stonden, zijn in 1915 afgebroken en vervangen door een complex van 24 woningwetwoningen. Deze woningen zijn gebouwd in opdracht van de toen al bestaande woningbouwvereniging Amstelland.

In het begin van de jaren twintig van de twintigste eeuw is veel gebouwd aan de Stationsstraat; voorheen was dit het begin van de Ouderkerkerlaan. Tot deze nieuwbouw behoorden openbare gebouwen, zoals een postkantoor (1920), een belastingkantoor (1924), verschillende winkels en een marechausseekazerne (1921), die later werd gebruikt als politiebureau.

Op 24 september 1921 werd de eerste steen gelegd voor het Hervormde bejaardentehuis Vredeveld aan de Amsterdamseweg. Na verloop van tijd voldeed het tehuis niet meer aan de eisen van de tijd, terwijl ook de geluidsoverlast van de A9 (aangelegd in 1966/1967) een steeds groter probleem ging vormen. Op de "oude plek" zijn nu kantoren en een garagebedrijf gevestigd.

Midden jaren vijftig van de twintigste eeuw, na het besluit een geheel nieuw en modern winkelcentrum elders te bouwen, werd een gedeelte van de Dorpsstraat gesloopt ten behoeve van de aanleg van een grote parkeerplaats naast het gemeentehuis. In 1963 waren er zelfs plannen om het complete dorpscentrum te slopen ten gunste van kantoren of een woonwijk. Slechts de dorpskerk en het bejaardencentrum Vredeveld zouden daarbij behouden blijven. Om dit plan te realiseren heeft de gemeente een actief aankoop- en sloopbeleid gevoerd. In de loop van de jaren zeventig rees er evenwel steeds meer verzet tegen de sloop van het historische dorp. Onder andere door de activiteiten van het in 1977 opgerichte (actie)comité Oude Dorp, dat op 2, 3 en 4 juni van datzelfde jaar een groots Dorpsjuweel organiseerde, kwam de gemeenteraad tot een ander inzicht en werd bedloten het dorp te behouden.

Bij het dorp Amstelveen kruist de oude spoorweg de Handweg. De spoorlijn is van de opgeheven Hollandsche Eerste Spoorweg Maatschappij (HESM), na jaren niet meer te zijn gebruikt, weer in ere hersteld door de komst van de Museumtramlijn. De Handweg heette vroeger Hand naar Leiden. Deze naam werd ontleend aan een verkeersbord in de vorm van een hand, die de richting naar Leiden aanwees. Dit bord stond op de hoek van de Noorddammerlaan en de Bovenkerkerweg. De Handweg was een onverharde weg, die pas in 1926 werd geteerd (teer voorzien van steenslag). Langs de Handweg liep de ringvaart van de Bovenkerkerpolder. De boerderijen aan de ringvaart waren via bruggen te bereiken. Begin jaren zestig zijn de boerderijen verdwenen om plaats te maken voor flatgebouwen.

Keizer Karelpark

Keizer Karelpark is het gebied tussen Rijksweg A9, de Beneluxbaan, de Sportlaan en de Handweg. Dit omvangrijke gebied omvat een belangrijk deel van de uitleg die in de jaren vijftig ten zuiden van de Ouderkerkerklaan werd gerealiseerd. Bij het bepalen van de stedenbouwkundige opzet van Keizer Karelpark speelde de gemeentelijke stedenbouwkundige W. Bron een belangrijke rol. Hij was in 1951 bij de gemeente in dienst gekomen toen er een afdeling 'stedebouw' werd geformeerd. Tot 1971 heeft hij zijn betekenisvolle stempel gedrukt op de stedenbouwkundige ontwikkelingen in Amstelveen. Hij werkte samen met de directeur van de Plantsoenendienst Chr. P. Broerse. Het resultaat van deze samenwerking is onder andere zichtbaar in het samenspel van de flats die Augustinuspark omzomen en het groen. De flat langs de Maarten Lutherweg was jarenlang het langste flatgebouw van Nederland. Aan het water staat de in 1963 gebouwde hervormde Paaskerk met zijn bijzondere architectuur, van de architect baron Van Asbeck.

Toen in 1953 een begin werd gemaakt met het ontwerpen van stedenbouwkundige plannen voor het Keizer Karelpark was de **Witte stad**, genoemd naar de bouwmaatschappij. Dit is het eerste uitbreidingsplan geworden, dat vóór 1940 ten zuiden van de Ouderkerkerklaan werd gebouwd, en de bebouwing rond het Keizer Karelplein werd een gegeven.

Centraal in het gebied loopt de Van der Hooplaan. Ook de Keizer Karelweg is een belangrijke route in het gebied, met als opvallende bijzonderheid de diagonale richting ten opzichte van de overwegende noord-zuid/oost-westoriëntatie van de overige structurerende elementen in de voornamelijk rechthoekige opbouw van Amstelveen. De Sportlaan en de Handweg passen als wijkontsluitingswegen in die rechthoekige opbouw. Al deze wegen maken deel uit van het hoofdontsluitingssysteem van Amstelveen. De Kastanjelaan en de Lindenlaan zijn belangrijke ontsluitingswegen binnen de wijk.

Vroeger was de op een strook Bovenland gelegen Ouderkerkerlaan eveneens een onderdeel van het hoofdontsluitingssysteem. Die functie is nu overgenomen door de Burgemeester Rijnderslaan, langs de (nieuwe) kantoorbebouwing op de Bovenlanden.

Naast de hiervoor genoemde hoofdwegen met hun groenen aankleding zijn het vooral de forse groengordels met waterpartijen die de wijk opdelen in herkenbare woonbuurten. De woonbebouwing kenmerkt zich door een grote verscheidenheid. Eengezinshuizen komen voor als korte en langere blokken, flatgebouwen zijn er in diverse hoogten. Aan de Handweg en de Lindenlaan staan flatgebouwen met negen bouwlagen.

In het noordelijke deel van Keizer Karelpark wordt de sfeer vooral bepaald door blokjes eengezinshuizen van twee bouwlagen plus kap en met zorg ontworpen straatprofielen. Centraal in het Keizer Karelpark staat, tussen de Plesmansingel en de Lindenlaan, ter weerszijde van de van der Hooplaan een aantal meergezinshuizen in het groen. Door de zorgvuldige situatie van de blokken en door de inrichting van de woonomgeving is dit een opvallend complex. De galerijen zijn via hellingbanen te bereiken, vandaar de naam 'hellingbaanflats'.

Het zuidelijke gedeelte van Keizer Karelpark heeft een menging van dominante flatgebouwen en strak verkavelde eengezinsrijhuizen. Door de samenhang met de goed ontwikkelde groenstructuur en door de aanwezigheid van grote solitaire groenplekken levert de wat droge opzet van de verkaveling in totaal toch een aangenaam woonmilieu op. Daaraan wordt ook een bijdrage geleverd door de zorgvuldige situering van de bijzondere gebouwen (scholen, kerken) met de vaak ruime terreinen eromheen.

Op een aantal plaatsen in Keizer Karelpark is te zien dat stedenbouwkundige plannen ook functionele veranderingen ondergaan. Zo werd op de hoek van de van der Hooplaan en de Sportlaan een kantoorgebouw gesloopt en vervangen door een opvallend woongebouw van veertien verdiepingen. Dit is dus een verandering van functie. Een ander voorbeeld is de realisering van een groot woningbouwcomplex op een terrein aan de Kastanjelaan dat jarenlang bezet was met houten noodgebouwen voor gemeentelijke diensten en het Herman Wesselinkcollege.

4.7.1. Historische geografie en (steden) bouwkunde

Historische bouwkunde of bouwhistorie richt zich op verschillende aspecten van de gebouwde omgeving. Enerzijds is het onderzoek gericht op stedenbouwkundige structuren en ontwikkelingen die zich daarin hebben voorgedaan. Hierbij zijn aspecten als het stratenpatroon, de aanleg van bolwerken, de uitbreidingswijken in de 19^e en 20^e eeuw van belang.

Een ander deel van het bouwhistorisch onderzoek is gericht op de geschiedenis van een gebouw of zelfs van onderdelen van gebouwen. Oude panden hebben vaak een langdurige geschiedenis van verbouwingen achter de rug, waardoor hun huidige voorkomen niet onmiddellijk duidelijk maakt welke geschiedenis ze achter de rug hebben. Daarom is soms gedetailleerd onderzoek nodig naar het gebruikte bouw materiaal en de constructies. Bouwhistorisch onderzoek levert belangrijke informatie ten behoeve van de restauratie of de functiewijziging van een gebouw of voor het opnieuw inrichten van een deel van een dorp of stad en voor Amstelveen met name de inrichting van de parken.

De historische geografie bestudeert de ontwikkeling van het ruimtegebruik. De historische geografische structuren bestaan onder meer uit kavelpatronen, wegen- en waterlopen en dijken. Historisch geografische structuren en patronen vertellen samen met de archeologie en historische stedenbouw, het verhaal van onze geschiedenis en maken onderdeel uit van de kwaliteit van de leefomgeving.

Hieronder volgt een beschrijving van de historische geografie en historische (steden)bouwkunde van Amstelveen Midden-West. Onderscheid wordt gemaakt in de wijken het Oude Dorp en het Keizer Karelpark.

Oude Dorp

Historische geografie

(beoordeling landschappelijke waarde in het algemeen)

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland is de lokaalspoorlijn Amsterdam – Bovenkerk – Uithoorn opgenomen met als waardering “van waarde” (CHW-code MLA041G). De aanleg van een netwerk van lokaalspoorlijnen is kenmerkend voor de snelle ontwikkelingen in de verkeersfunctie in het begin van de 20 ste eeuw. De restanten van de spoorlijn, spoordijken, zijn nog herkenbaar in het landschap. Over het traject Bovenkerk – Amstelveen rijdt nu de museumtramlijn van en naar Amsterdam.

Kenmerkend voor de ontwikkelingen in de waterstaatsfunctie zijn de voortdurende pogingen om de afwatering van de landbouwgebieden te verbeteren. De landscheidingswetering is gegraven voor de afwatering van een deel van Rijnland waartoe onder andere Aalsmeer behoorde. De wetering had tevens een grensfunctie. Het was de grens tussen Rijnland en Amstelland die ook door de Noorder-Legmeerpolder liep en samenvalt met de Kostverlorenvaart. De vaart is nog herkenbaar en is nu omgeven door droogmakerijen en is van “waarde” (CHW-code MLA120G).

Kenmerkend voor de middeleeuwse ontginningsblokken zijn rechte en slingerende wegen over kaden en dijken. De rechte en slingerende ontginningsassen en de rechte zij- en achterkaden vormden vaak de basis van het wegenpatroon. De Bovenkerkerweg komt voort uit een ontginningsas. De weg is nog duidelijk herkenbaar. De Bovenkerkerweg maakte deel uit van de doorgaande landverbinding van Amsterdam naar Gouda. De weg heeft een ruimtelijke samenhang met de dijken van de droogmakerijen van de Bovenkerkerpolder en de Noorder-Legmeerpolder en is van “waarde” (CHW-code MLA138G). De Ouderkerkerlaan is waarschijnlijk voortgekomen uit een zijkade en deed dienst als loopveld tussen wegen van ontginningsassen van de Amstel en Amstelveen. De laan heeft een genetische (de wording en ontwikkeling tonend) en ruimtelijke samenhang met deze twee wegen en is op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland gewaardeerd met “van waarde” (CHW-code MLA142G).

Kenmerkend voor de landschapontwikkeling is de commerciële en intensieve winning van turf. De Poel en De Kleine Poel zijn hiervan nog de weinige herkenbare restanten. Het overgrote deel van de vereveningsplassen zijn drooggemalen. De verveningssporen zijn herkenbaar door de aanwezigheid van een aantal legakkers en een grote waterplas. De turfwinningplas, legakkers en trekaten zijn van “hoge waarde” (CHW-code 165G).

Historische stedenbouwkunde

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland is het gebied van de noordelijke Poeloever en het gebied van de Oostelijke Poeloever als onderdeel van het Amsterdamse Bos als stadspark en recreatiegebied opgenomen vanwege de historische stedenbouwkundige structuur met een “zeer hoge waarde” (CHW-code MLA050B).

Keizer Karelpark

Historische geografie

(beoordeling landschappelijke waarde in het algemeen)

Voor de historische geografie zijn op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland vier gradaties mogelijk (zeer hoge waarde, hoge waarde, waarde en geen waarde). Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland is de lokaalspoorlijn Amsterdam-Bovenkerk-Uithoorn opgenomen met als waardering “van waarde” (CHW-code MLA041G). De aanleg van een netwerk van lokaalspoorlijnen is kenmerkend voor de snelle ontwikkelingen in de verkeersfunctie in het begin van de 20ste eeuw. De restanten van de spoorlijn, spoordijken, zijn nog herkenbaar in het landschap. Over het traject Bovenkerk-Amstelveen rijdt nu de museumtramlijn van en naar Amsterdam.

Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van droogmakerijen. De ringdijk van de Bovenkerkerpolder is in het oosten het best herkenbaar. Hier is ook de overgang van droogmakerij naar de bovenlanden van de Amstel te zien. In het westen valt de ringdijk samen met de ringdijk van de Noorder-Legmeerpolder. De bewoning in de Bovenkerkerpolder vindt vanouds plaats aan de ringdijk. De ringdijk heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de bewoning, wegenpatroon, afwateringspatroon en de ringvaart in het oosten. De ringdijk is “van waarde” (CHW-code MLA097G).

Kenmerkend voor de middeleeuwse ontginningsblokken zijn rechte en slingerende wegen over kaden en dijken. De rechte en slingerende ontginningsassen en de rechte zij- en achterkaden vormden vaak de basis van het wegenpatroon. De Ouderkerkerlaan is waarschijnlijk voortgekomen uit een zijkade en deed als loopveld tussen wegen van ontginningsassen van de Amstel en Amstelveen. De laan heeft een genetische en ruimtelijke samenhang met deze twee wegen en is op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland gewaardeerd met "van waarde" (CHW-code MLA142G).

Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Holland

Op de cultuurhistorische waardenkaart zijn met betrekking tot de historische (steden)bouwkunde

4.7.2. Archeologie

Archeologie staat tegenwoordig hoger op de agenda dan ooit. Nieuw beleid op lokaal, regionaal, nationaal én Europees niveau heeft de maatschappelijke betekenis van de archeologie een andere inhoud gegeven. Door de ondertekening van het Verdrag van Valetta (Malta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Voortaan moeten archeologische waarden worden meegewogen in ruimtelijke besluitvormingsprocessen, net als economische belangen en natuurwaarden. Met de herziening van de Monumentenwet 1988 (een consequentie van Malta) wordt dat wettelijk verplicht. Het is ook een uitgangspunt van de Nota Belvedere, waarin het Rijk aandacht vraagt voor cultuurhistorie - en dus ook archeologie - in de ruimtelijke inrichting van ons land. Nagedacht moet worden over de rol die het oude kan spelen in de vormgeving van onze nieuwe omgeving.

Op 4 april 2006 heeft de Tweede Kamer de Wet op de archeologische monumentenzorg aangenomen. Deze wet voorziet onder meer in een ingrijpende wijziging van de Monumentenwet 1988.

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valetta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem worden geregeld.

Kern van het wetsvoorstel is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Hieronder volgt een beschrijving van de archeologische waarden die zich in de wijken het Oude Dorp en het Keizer Karelpark bevinden. Deze beschrijving is gebaseerd op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland.

Oude Dorp

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland is de bebouwing aan de Amsterdamseweg en omgeving in het Oude Dorp genomen als historische stads- of dorpskern met "hoge waarde" (CHW-code MLA290A). De begrenzing van deze historische kern is bepaald op grond van een historische kaart uit 1849-1859. De archeologische waarde van historische kernen bestaat uit reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid, boven of onder de grond, van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Samen bevatten zij een veelheid aan historische informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van de kern.

In het Oude Dorp is volgens de Atlas Menno van Coehorn de Batterij, post nr. 14 gelegen. Deze batterij maakte als 'achter post' deel uit van de voormalige Stelling van Amsterdam en de voorlopers daarvan. Post nr. 14 bevond zich aan de sluis en is in 1926 als vestingwerk opgeheven. Op de cultuurhistorische waardenkaart is post nr. 14 gewaardeerd als "van waarde" en gedefinieerd als sporen van een versterking (CHW-code MLA295A).

Keizer Karelpark

In het Keizer Karelpark is volgens de Atlas Menno van Coehorn de Batterij, post nr. 13 gelegen. Deze batterij maakte deel uit van de voormalige Stelling van Amsterdam en de voorlopers daarvan. Post nr. 13 bevindt zich aan het Grote Loopveld, met stenen beer in de polderdijk aan de grens met het Oude Dorp. Als vestingwerk is post nr. 13 in 1926 opgeheven. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland is de Batterij, post nr. 13 opgenomen met als waardering "van waarde" en gedefinieerd als sporen van een versterking (CHW-code MLA294A).

Voor een overzicht van de Cultuurhistorische Waardenkaart zie bijlage 1.

4.7.3. Monumenten

Archeologische vindplaatsen van zeer hoge waarde kunnen krachtens de Monumentenwet 1988 als Rijksmonument of krachtens de Provinciale Monumentenverordening 2001-2004 als provinciaal monument beschermd worden. Tevens kunnen gemeenten door middel van hun eigen monumentenverordening archeologische vindplaatsen beschermen. Activiteiten die een aantasting van het wettelijke beschermde monument betekenen zijn pas mogelijk als daarvoor door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vergunning verleend is.

Binnen dit plangebied zijn de gemeentelijke monumenten nader aangeduid met de aanduiding GM.

In de wijken Oude Dorp en Keizer Karelpark komen de volgende monumenten voor:

Oude Dorp

Gemeentelijke monumenten:

- Handweg 2 vm. Spoorwachterswoning 'Post 32' (1913; Bouwbureau H.E.S.M., Amsterdam)
- Stationsweg 28; 28B; 30 vm. Spoorwegstation Amstelveen met stationswachterswoning en vrijstaand privaatgebouw met bergplaats (1912; Bouwbureau H.E.S.M., Amsterdam)

Overige monumenten

In dit deelgebied zijn geen rijksmonumenten en provinciale monumenten. Er is geen gebied aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht in de zin van de Monumentenwet 1988.

Keizer Karelpark

In dit deelgebied zijn geen rijksmonumenten, provinciale of gemeentelijke monumenten. Er is geen gebied aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht in de zin van de Monumentenwet 1988.

4.8 Landschap en ecologie, groenstructuur, heemparken

Dit onderdeel wordt per wijk beschreven.

Oude dorp

Landschap en ecologie

Het oude dorp wordt in het oosten begrensd door de museumtramlijn. De tramlijn is voorzien van veel groen. Ten westen van het oude dorp is veel groen aanwezig aan de noordelijke poeloever. De directe nabijheid van het Amsterdamse Bos met de ecologische verbindingszone, maakt het gebied tot een aantrekkelijk groengebied.

Groenstructuur

De tekst hiervoor is ontleend aan de “Beleidsvisie groen en natuur” van april 1992. Amstelveen ontleent zijn hoofdgroenstructuur deels aan de stedenbouwkundige vormgeving, anderdeels aan landschappelijke elementen met een cultuurhistorische betekenis, voortkomende uit het weide- en het verveningslandschap van de gemeente Nieuwer-Amstel uit vorige eeuwen. Van de oude elementen uit het vroegere landschap noemen wij onder meer:

- De Handweg, Noorddammerlaan, Legmeerdijk en Bovenkerkerweg, oude dijken tussen het vroegere verveningsgebied, de droogmakerijen en de oude veenplassen van de Amstelveense en de Kleine Poel.

Rond de twintiger jaren ontwikkelde de gemeente Nieuwer-Amstel uitbreidingsplannen voor woonbebouwing, waarbij veel aandacht werd gegeven aan een groene omgeving. De samenhang tussen groen en bebouwing is vanwege een evenwichtige en organische groei van de stad harmonisch en sterk verweven gebleven. Amstelveen vormt daardoor ruimtelijk een duidelijke eenheid en ontleent er een eigen identiteit aan. De karakteristiek van het stedelijke groen zal per wijk in het Groenstructuurplan worden toegelicht.

De hoofdgroenstructuur van Amstelveen wordt gevormd door een reeks van groene doorgangen binnen het stedelijk gebied, die de structuur van de stedelijke bebouwing accentueren en versterken, maar ook in verbinding staan met een aantal structuurbepalende elementen in het landelijk gebied. Met name de samenhang tussen de structuur van het stedelijk groen en die van het landschap is belangrijk. Deze hoofdgroenstructuur is in de stad gebaseerd op de bestaande cultuurhistorische elementen en groenvoorzieningen in de vorm van parken, plantsoenen, vijverpartijen, waterlopen en oeverstroken, straat- en laanbeplantingen, brede wegbermen en sportparken ingebed in het groen.

Een van de belangrijkste aspecten waarop het groen zal worden herijkt is de natuurwaarde. Amstelveen heeft een traditie in het ontwikkelen en beheren van meer natuurlijk groen; het heemgroen is landelijk bekend. Via ecologisch beheer zullen nog andere methoden van natuurontwikkeling en natuurbeheer (binnen het stedelijke gebied) worden ontwikkeld, alle met het doel de verscheidenheid en afwisseling aan natuur en natuurbeleving in het stedelijk gebied te vergroten.

De belangrijkste voorwaarden om binnen de groenstructuur ecologische processen en natuurontwikkelingsprocessen op gang te brengen en via een doelgericht beheer te begeleiden zijn de milieuomstandigheden.

De hoofdgroenstructuur sluit aan op de Ecologische Hoofdstructuur zoals deze in het Natuurbeleidsplan is aangegeven. Aansluitend op de visie van de provincie Noord-Holland zal voor de gemeente Amstelveen een variant onderzocht worden op de ecologische verbindingszone door de Bovenkerkerpolder.

De betreffende ecologische verbindingszone (ter plaatse geheten De Groene As) dient, komende van het Amsterdamse Bos via een verbindingszone aan te sluiten op de groenstructuur rondom de Nesserlaan.

De hoofdgroenstructuur sluit vervolgens weer aan op het landelijk gebied van Wester-Amstel en de Bovenkerkerpolder, waar het gekozen stramien uitkomt in het landschap van het Veenweidegebied langs de Amstel en de polder de Ronde Hoep.

Deze beleidsvisie resulteert in een aantal plannen en wel een Groenstructuurplan, een groenbeheerplan en een Kaderplan Natuur- en Milieueducatie.

Het Groenstructuurplan is de ruimtelijke vertaling van dit Groenbeleidsplan. Het Kaderplan geeft richting en inhoud aan de voorlichting van de natuur- en educatieve activiteiten van de gemeente voor de middellange termijn. De intentie van het Kaderplan

is aansluiting te zoeken bij het landelijk en regionaal beleid ten aanzien van natuur- en milieueducatie.

Heemparken

In dit plandeelgebied zijn geen heemparken. Heemgroen is er langs de Burgemeester A. Colijnweg en de Handweg.

Keizer Karelpark

De tekst voor dit gedeelte is ontleend aan de Wijkvisie Keizer Karelpark van mei 2005.

Groen en stedenbouw

Er is in deze wijk een sterke relatie tussen de stedenbouwkundige opzet en de groenstructuur. De wijk Keizer Karelpark is een ruime, groene wijk. De wijk heeft verschillende deelgebieden. Het noordelijk deel kenmerkt zich door smalle straten, veel groenen singels en vaak bijzondere architectuur van de woningen. De meeste woningen in dit deel van de wijk zijn eengezins koopwoningen.

De randen van de wijk en de zuidelijke delen van de wijk kenmerken zich door meer hoogbouw, omzoomd door grote groenen grasvelden. De verschillende stukken in de wijk zijn verbinden met groene singels die een wijk een parkachtige uiterlijk geven. Met name in het hart van de wijk is dit een heel karakteristiek element. Het oostelijk deel van de wijk is meer stedelijk van karakter en bevat meer hoogbouw. Het westelijk deel richting de Handweg kent een meer dorps karakter.

De gehele wijk kenmerkt zich door de aanwezige laanbeplantingen met soms een bovenwijken karakter.

Uit het onderzoek dat is gehouden met betrekking tot de stedenbouwkundige en groen structuur van de wijk, zijn geen knelpunten naar voeren gekomen. Bepaalde delen zouden een renovatie kunnen gebruiken, maar dat betreft de bouwkundige staat van de woningen, en niet de stedenbouwkundige structuur.

De wijk zou wel intensiever bebouwd kunnen worden zonder de ruimtelijke en groene kwaliteit die nu door de bewoners beleefd wordt geweld aangedaan wordt. Aan de Olmenlaan/ Lindenlaan, het Veenendaalplein en de Notenlaan zijn al projecten gestart die daar aan bijdragen.

Toevoeging van woningen en verdichting van bepaalde delen van de wijk dienen zo vormgegeven te worden dat het parkachtige karakter behouden blijft. Uit het onderzoek omtrent wonen blijkt dat extra woningen in de wijk noodzakelijk zijn. Hier wordt bepleit dat deze verdichting zo geschiedt, dat de groene parkachtige structuur van de wijk gewaarborgd blijft. Kwaliteit van het groen is hierbij belangrijker dan de kwaliteit.

Heemparken

In dit plandeelgebied is gesitueerd het heempark Wilhelminapark. Het Wilhelminapark is gelegen bij de Wilhelminaschool, in de hoek van Benders-, Hortensia- en Boksdoorlaan. Dit kleine park is groot 0,77 ha en is aangelegd in 1959. Het park lijkt er speciaal voor schoolkinderen te zijn. Echter heemgroen en de doorgaande paden verbinden eveneens natuur en wonen in dit deel van Amstelveen.

Heemgroen is niet in dit deelgebied aanwezig. Heemgroen is er wel langs de Beneluxbaan net buiten het plangebied.

4.9 Sociale veiligheid en bluswatervoorziening

Sociale veiligheid

In het verleden werd bij het plaatsen van openbare verlichting weinig rekening gehouden met de verlichting van achterpaden. Uit oogpunt van sociale veiligheid is ook deze verlichting noodzakelijk. Indien er sprake is van particulier eigendom wordt geen openbare verlichting geplaatst. Wel wordt gestreefd naar het aanlichten van achterpaden vanaf de openbare weg.

Bluswatervoorziening

De brandweer heeft water nodig bij het bestrijden van brand. Primair wordt dit gedaan door middel van het drinkwaternet, maar wanneer de brand groter wordt van omvang is secundaire waterwinning van belang. Onder secundaire waterwinning wordt verstaan, bereikbare sloten, poelen die aan een aantal eisen moeten voldoen. Het aanwezige water kan tevens worden gebruikt door de brandweer. Dit gebruik is geen strijdig gebruik.

4.10 Kabels, leidingen en straalpaden

kabels

De kabels voor elektra en communicatiesignalen zijn voornamelijk gesitueerd onder het wegdek en groenvoorzieningen. Deze leidingen zijn niet opgenomen op de plankaart.

leidingen

Binnen het plangebied zijn twee hoofdtransportleidingen aanwezig.

Er is één **gastransportleiding** van de N.V. Nederlandse Gasunie (voorheen Gastransport Services) in en deels ten oosten van het plangebied in zuid-noordelijke richting met een aftakking naar het westen ten zuiden van de Zetterij (voorheen Startbaan) aanwezig. Het betreft een gastransportleiding van 12" met een druk van 40 Bar. Op de bij dit bestemmingsplan behorende plankaart is aangegeven hoe deze gastransportleiding loopt.

Een gastransportleiding kent de volgende veiligheidsafstanden:

Toetsingsafstand

Dit is de afstand waarbinnen rekening gehouden moet worden met de gevolgen van een eventuele leidingbreuk. Binnen deze zone is het de verantwoording van de gemeente om de risico's af te wegen ter realisering van bijvoorbeeld kwetsbare bestemmingen of ter preparatie op rampenbestrijding. Aansluitend op deze verantwoording valt de beoordelingsbevoegdheid van de gemeente om af te wijken van de toetsingsafstand. Bij het toepassen van deze bevoegdheid dient de gemeente, het bepaalde genoemd in paragraaf 5 "Bepaling van de bebouwingsafstanden" van de richtlijn VROM, in acht te nemen.

Minimale bebouwingsafstand

Deze afstand is bedoeld om de effecten op de omgeving bij een eventuele leidingbreuk te beperken, niet om de effecten volledig uit te sluiten. Binnen deze zone mag geen bebouwing worden opgericht.

Vrijwaringszone

Deze zone is ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding en dient in principe obstakelvrij te zijn. Deze zone is altijd gesitueerd op 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

De toetsingsafstand van de 12" aardgastransportleidingen is 30 meter. De minimale bebouwingsafstand categorie 3 & 4 bedraagt 14 meter en de vrijwaringszone bedraagt 4 meter.

Daarnaast is er in het plangebied een **hoofdwatertransportleiding** aanwezig waarbij de N.V. WRK een zakelijk recht met een breedte van 20 meter heeft. In deze 20m brede strook zijn twee watertransportleidingen gesitueerd. De ligging van deze watertransportleiding is ongeveer evenwijdig en ten noorden van de gastransportleiding van oost naar west. De zakelijk rechtzone voor beide hoofdtransportleidingen zijn aangegeven op de plankaart.

Ten aanzien van deze leidingen geldt een toetsingsafstand geldt van 10m gerekend vanuit het hart van de leiding. Deze 20 meter brede strook dient ook vrij te blijven van andere bouw- en kunstwerken en bomen en struiken.

De overige (kleinere) leidingen zijn niet apart op de plankaart aangegeven. De leidingen zijn gesitueerd onder het wegdek en groenvoorzieningen. In de voorschriften is opgenomen dat de betreffende gronden mede zijn bestemd voor leidingen voor gastransport en watertransport.

In uitzonderlijke gevallen kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen voor het bouwen binnen de minimale bebouwingsafstand mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het veilig en bedrijfszeker functioneren van de leiding en indien planologische, technische en/of economische overwegingen hiertoe aanleiding geven en mits vooraf overleg gevoerd wordt met de betreffende leidingbeheerder en het Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM. Bovendien moet er een aanlegvergunning afgegeven worden voor het verrichten van activiteiten binnen de minimale bebouwingsafstand.

Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor het bouwen binnen de toetsingsafstand mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het veilig en bedrijfszeker functioneren van de leiding en indien planologische, technische en/of economische overwegingen hiertoe aanleiding geven. Het aantal personen dat zich binnen de toetsingsafstand bevindt mag in verband met de veiligheid niet onevenredig toenemen. Alvorens vrijstelling te verlenen kunnen Burgemeester en Wethouders advies inwinnen bij de betreffende leidingbeheerder en/of het Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM. De leidingen zijn op de plankaart aangegeven.

straatpaden

In het plangebied is een straatpad aanwezig. Het betreft een straatverbindingstraject met een breedte van 200 meter van de KPN vanuit het noordoosten naar het zuidwesten. In verband hiermede geldt een beperking van de bouwhoogte in een gedeelte van de wijk Oude dorp van ongeveer 55 meter +NAP naar ongeveer 44 meter +NAP.

4.11 Ontwikkelingen binnen het plangebied

Binnen het bestemmingsplangebied is een aantal ontwikkelingen voorzien.

Noordelijke Poeloever

De Noordelijke Poeloever vormt een overgangszone tussen de stedelijke omgeving van het Oude Dorp, de Amstelveense Poel en het recreatiegebied van het Amsterdamse Bos.

Het gebied van de Noordelijke Poeloever wordt aan de noordzijde begrensd door de provinciale weg de Burgemeester Colijnweg. Aan de oostzijde liggen de Laan Nieuwer-Amstel en de bebouwing van het Oude Dorp. De noordelijke oever van de Poel vormt de begrenzing in het zuiden en aan de westzijde is het Amsterdamse Bos de grens.

Sinds de sluiting van het zwembad De Poeloever in 1994 is het belang duidelijk geworden om een ontwikkelingskader vast te stellen voor dit gebied om de recreatieve en natuurlijke waarden van dit bijzondere gebied te versterken.

In 2001 is het Masterplan Noordelijke Poeloever door het college vastgesteld. In de jaren daarna bleek het een moeizaam proces om consensus te verkrijgen over het gewenste eindbeeld van de Noordelijke Poeloever. Uiteindelijk is de nota van uitgangspunten Noordelijke Poeloever op 30 september 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Aansluitend is gestart met de voorbereiding van het Programma van Eisen voor de huisvesting van scouting, de inrichting van de speelweide en de avontuurlijke speelplaats. Ook het uitwerken van de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten tot concrete eisen is niet zonder slag of stoot gegaan. Er bleek veel tijd nodig om voor de nieuw te realiseren huisvesting voor scouting accommodatiebeleid op te stellen. Uiteindelijk is dit pas op 4 juli 2007 door de raad vastgesteld.

Behoud dan wel versterking van de natuurwaarde en de karakteristiek van het veenlandschap zijn basis voor de planvorming. Bij de uitwerking van plandelen zoals het speelterrein moet een te stedelijk karakter worden vermeden.

Ten noorden van de Doorweg, tussen de brug naar het Amsterdamse Bos en de woonwagenlocatie zullen drie scoutingverenigingen gehuisvest worden binnen clubhuizen en een gezamenlijke botenloods. Een bebouwingsoppervlak van 600m² zal hiervoor toereikend zijn. Op de plankaart met bladnummer 1 is hiertoe links bovenin een bestemmingsvlak recreatie opgenomen waarvan maximaal 40% bebouwd mag worden.

Verder is er ruimte ingedeeld voor de oprichting van een horecapaviljoen op de speelweide binnen het plangebied.

Het project is onderverdeeld in de volgende deelprojecten:

- Aanleg fiets/voetpad Doorweg inclusief parkeervakken en speelvoorziening woonwagenlocatie en graven waterpartijen langs het fiets/voetpad
- Fatsoeneren Doorweg en parkeren noordoosthoek
- Inrichting noordwesthoek (scouting)
- Inrichting avontuurlijke speelplaats, speelweide (eventueel met horecapaviljoen), moerasland en natuureilanden; graven zuidelijke watergang tussen speelweide en avontuurlijke speelplaats
- Aanleg fietspad van Raadhuisplein tot aan de parkeerplaats ter hoogte van het voormalig Japans restaurant
- Aanpassing kruising Colijnweg/Bleekerskade voor ontsluiting westelijk deel Doorweg (vanwege de aan te brengen knip in de Doorweg tussen woonwagenlocatie en westelijk deel Doorweg)

In 2004 zijn alle noodzakelijke procedures voor uitvoering van deelproject 1 reeds doorlopen, waarna eind 2004 een start gemaakt is met de uitvoering. De uitvoering van dit deelproject is inmiddels nagenoeg afgerond. De uitvoering van deelproject 2 bevindt zich ook in de afrondende fase. De uitvoering van deelproject 5 is aangehouden vanwege een binnengekomen bezwaar op het verkeersbesluit. Voor deze drie deelprojecten geldt dat ze binnen het vigerende bestemmingsplan passen en op basis van de Nota van Uitgangspunten rechtstreeks worden uitgevoerd. Voor de meer complexe deelprojecten 3, 4 en 6 is een Programma van Eisen opgesteld.

Restaurant aan de Laan Nieuwer Amstel

Het restaurant aan de Laan Nieuwer Amstel is door de herinrichting van de Noordelijke Poeloever een zichtlocatie geworden. Dit maakt het zeer wenselijk om aanpassingen aan het gebouw te realiseren of mogelijk zelfs op termijn een nieuw gebouw neer te zetten. Ten aanzien van deze ontwikkeling is reeds een Programma van Eisen vastgesteld en het bestemmingsplan is overeenkomstig deze PvE vormgegeven.

Veenendaalplein

De locatie Veenendaalplein ligt nabij het Oude Dorp in de wijk Keizer Karelpark aan het einde van de Kastanjelaan.

Op deze locatie is sprake van een herinrichting en de ruimtelijke visie op deze locatie is neergelegd in een ontwerp dat bestaat uit twee woongebouwen met een groen openbaar toegankelijk (wandeling)gebied er tussen in. Het westelijke enigszins gebogen woongebouw, het Parkblok, omvat 6 woonlagen op een halfverdiepte parkeergarage. Het appartementengebouw omvat 12 sociale huur- en 24 koopappartementen. De appartementen worden in 12 verschillende typen uitgevoerd en hebben een bruto vloeroppervlakte van ca. 85 tot 170 m² en beschikken allen over een terras. De bewoners van een koopappartement beschikken standaard over een parkeerplaats in de halfverdiepte parkeergarage. Het oostelijke woongebouw aan de Kastanjelaan, het Vijverblok, heeft 3 woonlagen op een ondergrondse parkeergarage. Het kleinschalige appartementengebouw omvat slechts 15 ruime 3- en 4- kamerappartementen. De appartementen worden in 4 typen uitgevoerd en hebben een bruto vloeroppervlakte van ca. 120 tot ruim 135 m² en beschikken allen over een riant terras. Onder het gebouw bevindt zich de parkeergarage waarin iedere bewoner over een parkeerplaats en een separate berging beschikt. Daar het ontwerp niet paste binnen het vigerende bestemmingsplan is gekozen voor het planologisch mogelijk maken van deze ontwikkeling via een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Fokkerlaan

Het plangebied Fokkerlaan is gelegen aan de noordelijke rand van de wijk Keizer Karelpark. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Bovenkerkerkade met de ringsloot, in het oosten door het Keizer Karelplein, in het zuiden door de Fokkerlaan en in het westen door de Van den Broekelaan. Het rijtje bestaande woningen valt buiten het ontwikkelingsgebied.

Binnen het ontwikkelingsgebied blijkt hieronder dat gedacht wordt aan een ontwikkeling naar woningbouw en kantoordeeleinden. In dit bestemmingsplan wordt ten behoeve van deze ontwikkelingen een uitwerkingsplicht ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen. Op de plankaart (zie blad 2) wordt hiertoe een uit te werken bestemming Woondoeleinden en een uit te werken bestemming Kantoordeeleinden opgenomen. In de voorschriften worden de bijbehorende uitwerkingsregels opgenomen.

Nota van Uitgangspunten

Op 13 juli 2005 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Fokkerlaan door de gemeenteraad vastgesteld. In de NvU zijn tien concrete uitgangspunten voor de locatie uitgewerkt:

1. Bouw van koopwoningen in het middeldure en dure segment;
2. Rekening houden met de historische structuur van het gebied en zijn omgeving;
3. Woningen beveiligen op het niveau van het Politiekeurmerk Veilig Wonen;
4. Het nemen van geluidswerende maatregelen in verband met Keizer Karelplein en A9
5. Rekening houden met de structurele betekenis van het groen langs de ringsloot;
6. Aanleg van speelgelegenheid;
7. Het gebied tot een 30-km gebied maken en inrichten;
8. Behoud van het fietspad aan de noordzijde;
9. Handhaving van de aansluiting op de Keizer Karelweg;
10. Parkeernorm conform de Parkeernota 2005-2010.

Wijzigingen in Programma van Eisen (PvE) ten opzichte van NvU

Het gaat om 20 tot 25 woningen in het middeldure en dure segment. In de NvU werd uitgegaan van woningbouw in twee bouwlagen en een kap. Na geluidsonderzoek is gebleken dat drie bouwlagen met kap aan de Bovenkerkerkade noodzakelijk is om het plangebied voldoende af te schermen van het geluid van de A9. Aangezien het maaiveld van het plangebied lager ligt dan de Bovenkerkerkade blijft de gewenste beeldkwaliteit aan de dijk behouden. De woningen aan de Fokkerlaan blijven bestaan uit maximaal twee bouwlagen en een kap.

De tweede wijziging betreft de keuze voor de sloop van het huidige kantoorgebouw en nieuwbouw. In de NvU werd nog uitgegaan van de verkoop van het kantoorgebouw. De nieuwbouw van het kantoor schermt de oostzijde van het plangebied af van het geluid van het Keizer Karelplein. De hoogte van het kantoor blijft aan de Bovenkerkerkade vier bouwlagen en aan de zijde van de Fokkerlaan drie bouwlagen. Het gebouw mag een maximale oppervlakte hebben van 4.000 m² BVO. Door nieuwbouw is er geen extra geluidsscherm noodzakelijk. Dit levert dan ook een betere stedenbouwkundige kwaliteit op.

PIA

Tevens spelen er diverse ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied in het kader van het Programma Integraal Accommodatiebeleid I (PIA I). Met dit project is het initiatief genomen tot het verbeteren van de huisvesting van de scholen en andere maatschappelijke voorzieningen in de gemeente. Deze verbetering houdt in dat schoolgebouwen worden uitgebreid of vervangen. Tevens komen er locaties vrij door concentratie in één gebouw. Deze vrijkomende locaties zullen te zijner tijd een andere bestemming krijgen, in de meeste gevallen woningbouw. De uitgangspunten van PIA I zijn in de raadsvergadering van december 2004 vastgesteld.

Ten aanzien van onderstaande ontwikkelingen is reeds een bouwvergunning verleend en zijn overeenkomstig deze bouwvergunning opgenomen in het bestemmingsplan:

- Herman Wesselinkcollege aan de Startbaan. Ten aanzien van de ontwikkeling op deze locatie is inmiddels een bouwvergunning verleend. De bebouwingsmogelijkheden zijn op de plankaart (zie blad 4) overeenkomstig die bouwvergunning opgenomen.
- Keizer Karel College aan de Elegast. De uitbreidingsplannen van deze school zijn overeenkomstig het bouwplan opgenomen op de plankaart (zie blad 1)

Daarnaast zijn er binnen het PIA-programma ontwikkelingen die reeds zodanig concreet zijn dat ze via een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht in dit bestemmingsplan worden weergegeven:

Lindenlaan / Olmenlaan

Dit project betreft een woningbouwprogramma gecombineerd met een kinderdagverblijf. Voor deze locatie is een nader uit te werken woondoeleindenbestemming met bijbehorende uitwerkingsregels in de bestemmingsplanvoorschriften opgenomen. De locatie Olmenlaan/Lindenlaan is gelegen in de wijk Keizer Karelpark. Door het vrijkomen van de (reeds gesloopte) middelbare school en de aflopende huurcontracten in de rest van de bestaande gebouwen komt, na de sloop hiervan, de locatie Olmenlaan/Lindenlaan vrij voor herontwikkeling. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Olmenlaan. Ten westen en ten zuiden wordt het begrensd door de Lindenlaan. Aan de oostzijde door een groensingel die tussen de Olmenlaan en de Lindenlaan ligt.

Het Programma

Niet wonen

Het kinderdagverblijf (1000 m² bvo) wordt gerealiseerd aan de westzijde van het plangebied, langs de Lindenlaan. Behalve bebouwing moet ook rekening gehouden worden met voldoende buitenruimte aan de oostzijde van het gebouw (de minimale wettelijke normen dienen aangehouden te worden) en kortparkeren (via een parallelweg aan de Lindenlaan) ten behoeve van het kinderdagverblijf (zie §2.4. Verkeer en parkeren).

Om de economische wijkstructuur in Keizer Karelpark te stimuleren en te versterken kan toevoeging van bedrijfsruimte een positieve rol spelen. Met name kleinschalige bedrijfsruimte past bij het karakter van de wijk. Moderne, goed geoutilleerde ruimte is wenselijk voor ondernemers. Dergelijke ruimtes kunnen bepaalde doelgroepen bedienen, zoals starters en doorstarters. Voor deze groepen is het met name interessant wanneer er gezamenlijke dienstverlenende voorzieningen aanwezig zijn. Ook kan worden gedacht aan een themacuster, bijvoorbeeld aansluitend op het reeds geplande kinderdagverblijf. Een interessante optie om aan te denken is de toevoeging van woon-werkwoningen, die ondernemers de mogelijkheid bieden aan huis te werken of bijvoorbeeld een praktijk aan huis te beginnen.

Wonen

Behalve het Kinderdagverblijf bestaat het programma uit 110 woningen.

Duidelijk mag zijn dat niet voor alle PIA I projecten die binnen dit plangebied vallen de uitgangspunten op dit moment voldoende uitgewerkt zijn om de benodigde zekerheid in dit bestemmingsplan te bieden.

Ten aanzien van deze projecten wordt in dit stadium volstaan met een vermelding van deze plannen:

- **Hortensialaan 1**
Tussen de Lindenlaan (zuid/oost), de Hortensialaan (noord) en de Benderslaan (west) wordt een nieuw multifunctioneel wijkcentrum voor de wijk Keizer Karelpark gerealiseerd. De gemeenteraad heeft op 21 maart ingestemd met de Nota van Uitgangspunten voor de PIA-ontwikkeling aan de Hortensialaan. Zoals bekend gaat het om de ontwikkeling waarbij het nieuwe multifunctionele wijkcentrum voor Keizer Karelpark gerealiseerd wordt. Het voornemen uit 2003 om een nieuw wijkcentrum te starten kan hiermee worden uitgevoerd. Dit is op deze plek prima te combineren met een wijksteunpunt voor ouderen en een brede school (bestaande uit drie basisscholen, naschoolse opvang, peuterspeelzalen, gymzalen) en mogelijk appartementen aan de Hortensialaan. Deze ontwikkelingen komen op het perceel dat vrijkomt door de verhuizing van middelbare school Panta Rhei naar de nieuwbouwlocatie aan Pandora.
- **Lindenlaan 315-323**
Deze locatie zal in de toekomst ontwikkeld worden tot woningbouwlocatie.
- **Notenlaan/Appellaan**
Deze locatie zal in de toekomst ontwikkeld worden tot woningbouwlocatie
- **Ontwikkeling Amstelveencollege en Herontwikkeling sportvelden tussen Sportlaan en Startbaan.**

In Sportpark Janselaan West wordt in het kader van PIA1 nieuwbouw voor het Amstelveen College (Voortgezet Onderwijs), een sporthal en de bij deze functies behorende voorzieningen gerealiseerd. In de sporthal zal naast een deel van de schoolgymnastiekuren ook breedtesport worden beoefend. Om de nieuwbouw mogelijk te maken worden de betrokken sportvelden en bijbehorende voorzieningen verplaatst cq. gecompenseerd binnen Sportpark Janselaan West met als voorwaarde dat de speel- en trainingscapaciteit van de sportverenigingen zo veel mogelijk behouden blijft. Op dit moment zijn er twee varianten ontwikkeld waarbinnen het programma op het Sportpak Janselaan West kan worden gerealiseerd, rekening houdend met de genoemde randvoorwaarden. Beide varianten bieden een volwaardige en duurzame oplossing voor de inpassing van de school en de sporthal inclusief bijbehorende voorzieningen en tegelijkertijd een redelijke oplossing voor de veldsportverenigingen.

Ook voor deze toekomstige ontwikkelingen geldt dat indien deze plannen in de komende maanden meer definitief worden, ze meegenomen kunnen worden in de volgende fase van de procedure van het bestemmingsplan. Worden de plannen definitief ná de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, zal er een aparte procedure gevoerd worden: vrijstelling van het bestemmingsplan (artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) of een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan. Het behoort tot de mogelijkheden dat ten tijde van de tervisielegging van dit bestemmingsplan reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden omtrent een aantal van de hiervoor genoemde ontwikkelingen. Indien hier sprake van is zullen deze plannen in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

Tenslotte zijn er binnen het plangebied een aantal locaties waarvoor toekomstige plannen bestaan, maar nog niet voldoende helder zijn om deze nu in het bestemmingsplan mee te kunnen nemen.

Winkelstrip Van der Hooplaan Zuid / Ontwikkelingsgebied Van der Hooplaan Midden

Op 29 november 2006 is door de gemeenteraad een wijkvisie Keizer Karelpark vastgesteld. Uit die wijkvisie komt naar voren dat herstructurering van de Van der Hooplaan nodig is met het oog op de toekomst. Er loopt op dit moment een studie naar de winkelontwikkeling aan de Van der Hooplaan. Hoe de ontwikkelingen uiteindelijk vormgegeven zullen worden is dit stadium te onduidelijk om onderdeel uit te laten maken van dit bestemmingsplan.

Oostelijke Poeloever

Met het gebied de Oostelijke Poeloever wordt verstaan het driehoekig gebied dat aan de oostzijde begrensd wordt door de Handweg, zuidelijk door de Noorddammerlaan en westelijk door het dijklichaam van de museumspoorlijn. Het plangebied is een deel van de Oostelijke Poeloever.

Voor de toekomst wordt voor dit gebied gedacht aan een herontwikkeling waardoor een aantal extensief gebruikte percelen beschikbaar komen voor woningbouw. Deze woningbouw schept kansen het gehele gebied kwalitatief te verbeteren.

In de in 2006 vastgestelde Nota van Uitgangspunten zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Behouden en versterken van de karakteristiek van de historische lintbebouwing. Toekomstige bebouwing binnen het lint zal in dezelfde regelmaat en intensiteit gebouwd worden zodat de karakteristieke bebouwingsstructuur van het lint versterkt wordt. Dit betekent dat in het lint langs de Handweg vooral vrijstaande woningen en twee tot vier onder één kapwoningen met een maximale hoogte van twee bouwlagen met kap gebouwd kunnen worden;
- Geluidsbelasting vanaf de Handweg heeft consequenties voor de plaats van de voorgevelrooilijn van nieuw te bouwen panden.
- Het te bebouwen gebied in het bebouwingslint langs de Handweg leent zich met name voor losstaande twee- of meerkappers in openbaar groen;
- De gezamenlijke terreinen lenen zich voor de bouw van maximaal 55 woningen. Het exacte aantal wordt in het Programma van Eisen geformuleerd.
- Van de gebouwen van de Handwegkerk en de voormalige Pastorie dienen de

- buitengevels behouden te blijven.
- Bestaande percelen dienen zoveel mogelijk te worden begrensd door de aanleg van sloten;
- De hoogte van de nieuwe bebouwing in het Middengebied mag niet boven de bebouwing aan de Handweg uitsteken; In de praktijk betekent dat maximaal twee bouwlagen met een kap.
- Een oriëntatie van de woningen op het water van de Poeloever is alleen mogelijk waar geen ecologisch gebied tussen de woonbebouwing en het water aanwezig is of wordt aangelegd.

Daar het in deze gaat om een uitgebreid gebied met diverse functies is het niet mogelijk om op dit moment de toekomstige ontwikkeling zodanig in te kaderen dat de plannen ondergebracht kunnen worden in een, vanuit juridisch oogpunt bekeken, voldoende objectief bepaalde wijzigingsbevoegdheid.

Om die reden is er in dit stadium voor gekozen om de planologische situatie zowel in de voorschriften als op de plankaart op te nemen overeenkomstig het geldende bestemmingsplan. Ook de wijzigingsbevoegdheden die onderdeel uitmaken van dat bestemmingsplan zijn in dit bestemmingsplan overgenomen.

Indien de plannen in de komende maanden meer definitief worden, kunnen ze meegenomen worden in de volgende fase van de procedure van het bestemmingsplan. In het geval de plannen pas definitief worden ná de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, zal er een aparte procedure gevoerd worden.

4.12 Ontwikkelingen direct grenzend aan het plangebied

Rijksweg A9

Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat een planstudie uitgevoerd naar de automobilititeit op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Een van de voorstellen die hieruit naar voren komen is het uitbreiden van de capaciteit van de A9. deze voorgenomen uitbreiding van de A9 ter hoogte van Amstelveen heeft grote gevolgen voor de stad. Verregaande maatregelen zijn noodzakelijk om te komen tot een goede ruimtelijke inpassing en daarmee de leefbaarheid in deze zone te garanderen. De rijksweg A9 splijt de gemeente in twee delen, door de beperkte oversteekbaarheid is de ontsluiting van deze twee delen niet optimaal. Bebouwing staat dicht op de huidige rijksweg, dit leidt tot overlastsituaties in verband met onder andere geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De verhoogde ligging maakt de A9 ook tot een zeer grote visuele barrière. Kansen voor nieuwe ontwikkelingen in deze zone zijn momenteel nog zeer beperkt. Bovengrondse verbreding leidt alleen maar tot meer overlast. De gemeente Amstelveen heeft om die reden grote bezwaren tegen bovengrondse verbreding. De gemeente heeft een visie op de rijksweg A9 opgesteld om positief mee te denken aan een oplossingsrichting. De gemeente is tot de conclusie gekomen dat een ondergrondse aanleg van de A9 de enige juiste maatregel is. Dat het verkeer over de A9 moet worden gefaciliteerd, wordt onderkend. Maar de leefbaarheid van de zone langs de A9 staat voorop. Er zijn in opdracht van Amstelveen een aantal varianten bestudeerd op technische haalbaarheid en de kosten. De uitkomsten van deze studie zijn meegenomen in de rapportages van Rijkswaterstaat. Door het uitwisselen van onderzoekgegevens met Rijkswaterstaat hebben beide partijen een goed en betrouwbaar beeld van de haalbaarheid en de kosten van de verschillende varianten. Op 29 oktober 2007 heeft het Rijk met onder meer de gemeente Amstelveen een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor verdiepte ligging van 2 maal 4 rijstroken. Op en rond de tunnel zal aanvullende bebouwing worden gerealiseerd, waarvan de grondopbrengst voor een bedrag van €100 miljoen zal worden afgedragen aan het Rijk ter bekostiging van de tunnel. Momenteel wordt hard gewerkt aan een gebiedsontwikkelingsplan voor de A9 zone. Het plan van aanpak voor deze gebiedsontwikkeling zal in 2008 gereed zijn.

5 MILIEUASPECTEN

5.1 Bodem

Bodemopbouw

De bodemopbouw heeft een directe relatie met de ontwikkelingsgeschiedenis. De bodem in het Bovenland bestaat oorspronkelijk uit een veenlaag van ruim 2 meter dik (Hollandveen), waaronder klei voorkomt. Het pleistocene zand bevindt zich op ca. 10 m –NAP.

Bodemkwaliteit

Bovenlanden

In het Bovenland komt de oorspronkelijke veenbodem alleen nog voor in parken en laaggelegen tuinen. Ter plaatse van bebouwing en erven is de bodem meestal opgehoogd, waarbij in het verleden veel afvalstoffen zoals puin, sintels en verbrandingsslakken zijn toegepast. Gemiddeld is de ophooglaag licht tot matig verontreinigd met zware metalen en PAK, hoewel ook uitschieters naar boven kunnen voorkomen. Hoewel de bodem zodanig verontreinigd kan zijn dat sanering strikt formeel noodzakelijk is, vormen de verontreinigingen bij normaal gebruik over het algemeen geen risico voor de bewoners/gebruikers.

Omdat het Bovenland over een lange periode is bebouwd en gebruikt, is de chemische kwaliteit niet overal gelijk.

Het Bovenland bevat niet alleen ophooglagen. Omdat het Bovenland een van de langst in gebruik zijnde delen van de gemeente betreft, is het ook een concentratiegebied van bedrijfsmatige verontreinigingen. In het begin van de 90-er jaren is de bodem tijdens de renovatie van het Oude Dorp (Dorpsstraat e.o) gesaneerd, met name door de aanwezigheid van een voormalige autoherstelinstallatie en de erfenis van het voormalig spoorwegemplacement. Doordat er sprake is van restverontreinigingen gelden er hier lokaal beperkingen aan het bodemgebruik.

Niet-Bovenland (Bovenkerkerpolder)

Dit betreft het ontveende deel van de Middelpolder. Het ontveende deel is oorspronkelijk in gebruik genomen voor agrarisch gebruik, met name veehouderij. Vanaf het begin van de twintigste eeuw zijn de stedelijke uitbreiding plaatsgevonden. Aangezien hier nauwelijks ophooglagen zijn toegepast en er relatief weinig ambachtelijke bedrijven zijn gevestigd, komt bodemverontreiniging weinig voor.

Ondergrondse tanks

Een andere bron van bodemverontreiniging vormen ondergrondse huisbrandolietanks. Met name bij particuliere eengezinswoningen in het gehele plangebied is de kans aanwezig op deze tanks. Dit hangt samen met het feit dat het deze woningen voor de 70-er jaren zijn gebouwd. Eengezinswoningen van (voormalige) wooncorporaties zijn meestal niet voorzien van eigen tanks. Vrijwel alle geregistreerde tanks zijn inmiddels gesaneerd door afvulling met zand of door verwijdering.

Milieubeschermingsgebieden

Het plangebied bevindt zich niet in een bodembeschermingsgebied.

Archeologie

Een deel van het plangebied bevindt zich in een archeologische kansrijk gebied. Het betreft een zone aan weerszijden van de Amsterdamseweg.

Cultuurhistorie

Ten zuiden van de Sportlaan bevindt zich parallel aan de Sportlaan een overblijfsel van een oude polderweg. Het betreft het Janselaantje (geen officiële naam), een van de oorspronkelijk oost-west verbindingen in de Bovenkerkerpolder. De polderweg is onderdeel van de oorspronkelijke (beperkte) infrastructuur van de Bovenkerkerpolder die elders in het bebouwde gebied niet meer zichtbaar is.

Ontgrondingen

Niet van toepassing.

Voor wat betreft de ontwikkelingen die rondom de **Noordelijke Poeloever** deel uitmaken van het plangebied kan voor wat betreft de het aspect van de bodemgesteldheid het volgende gemeld worden:

Het hele plangebied van de Noordelijke Poeloever is voor het bodemonderzoek opgesplitst in vier fases. Deze fases zijn gebaseerd op de functionaliteit van het terrein omdat de gebruikseisen hier vanaf hangen. Fase 2 is daarbij opgesplitst in een bodemonderzoek en een waterbodemonderzoek.

Fase A	het Poeloeverterrein (voormalig zwembadterrein)
Fase 1	wandelgebied en speelweide
Fase 2a	bouwlocatie scouting
Fase 2b	onderwaterbodem / slib
Fase 3	parkeerterrein t.b.v. werkzaamheden

Ad Fase A

Uit het verkennend bodemonderzoek is gebleken dat zowel de bodem als de watergangen verontreinigd zijn met PCB's. Hierop is een aanvullend onderzoek gedaan door UDM in december 2005. De conclusie hieruit is dat de verontreiniging gezien het beoogde gebruik gesaneerd dient te worden.

In 2006 is door WARECO een saneringsplan opgesteld. Inmiddels is de definitieve beschikking door de provincie Noord-Holland afgegeven. Op korte termijn zal de sanering worden aanbesteed.

Ad Fase 1

Daar het gebruik niet wijzigt, is een verkennend bodemonderzoek niet noodzakelijk. Gezien de verontreiniging naast dit gebied is wel een indicatief onderzoek gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik.

Ad Fase 2a

Op de locatie voor de nieuwbouw van de scoutinggebouwen is een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd, d.d. 10 mei 2006.

Conclusies

1. Tijdens de uitvoering van het veldwerk zijn zintuiglijk puin en lokaal kolengruis in de zandige / venige boven- en ondergrond aangetroffen.
2. Zintuiglijk is in en op de bodem geen asbest(houdend) materiaal aangetroffen.
3. In de geanalyseerde grondmonsters zijn lichte tot sterke verontreinigingen met enkele zware metalen aangetroffen en lichte verontreinigingen met PAK en minerale olie. De aangetroffen lichte tot sterke verontreinigingen zijn te relateren aan de aanwezigheid van puin.
4. De sterke verontreiniging met koper, lood en zink ter plaatse van de aanwezige puin verhardingslaag betreft naar mening van UDM geen bodem maar maakt deel uit van deze verhardingslaag. Het uitvoeren van een nader onderzoek is naar mening van UDM niet nodig.
5. In de geanalyseerde grondwatermonsters zijn lichte verontreinigingen met zink en xylenen aangetroffen.

Gelet op bovenstaande conclusies wordt de positionering van de scoutinggebouwen en de benodigde verhardingen zo gekozen dat hiermee de verontreiniging zodanig wordt geïsoleerd dat er geen contact met mens of dier kan plaatsvinden.

Ter plaatse van de aangetroffen sterke verontreiniging met zink in de venige ondergrond (boring 04) dient formeel conform de Wet Bodembescherming een nader onderzoek te worden uitgevoerd. Echter omdat er geen grondverzet of bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden op deze plek wordt een nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Ad Fase 2b

Er is een verkennend milieukundig waterbodemonderzoek opgesteld rondom het toekomstige scoutingterrein aan de Doorweg te Amstelveen opgesteld door UDM d.d. 12 juni 2006 (2^e versie) met kenmerk 06-05-0153. Bij eventuele baggerwerkzaamheden ten behoeve van de scoutinglocatie moet rekening worden gehouden met de aanbevelingen

uit de bovenstaande rapportage.

Ad Fase 3

Het gedane onderzoek geeft voldoende inzicht in de bodemkwaliteit voor de werkzaamheden die dienen te worden verricht.

Voor wat betreft de ontwikkelingen die ten aanzien van **het Veenendaalplein** deel uitmaken van het plangebied is voor wat betreft de Bodem het volgende uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO naar voren gekomen:

De gemeente Amstelveen heeft aan Wareco Amsterdam bv opdracht gegeven een verkennend bodemonderzoek uit te voeren (kenmerk Wareco Ar31.002kt.rap) op een onderzoekslocatie aan het Veenendaalplein te Amstelveen.

Doel van het onderzoek is vaststellen of op de onderzoekslocatie bodemverontreiniging aanwezig is, in verband met de aanvraag van een bouwvergunning en de voorgenomen verkoop van de grond.

De grond en het grondwater zijn maximaal licht verontreinigd. Aan het maaiveld en in de grond is geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Het asbestgehalte is bepaald in de meest verdachte bodemlaag (indicatief). Analytisch is geen asbest aangetroffen.

De aangetroffen verontreinigingen geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek zijn vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen de voorgenomen bouwplannen.

Op basis van de indicatieve toetsing aan het bouwstoffenbesluit is er sprake van schone grond.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Olmenlaan /Lindenlaan** kan ten aanzien van het aspect Bodem het volgende gemeld worden:

De grond en het grondwater zijn maximaal licht verontreinigd. Aan het maaiveld en in de grond is geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Het asbestgehalte is bepaald in de meest verdachte bodemlaag. Analytisch is er geen asbest aangetroffen. De aangetroffen verontreinigingen geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen de voorgenomen bouwplannen. Voor een indicatieve kwaliteitsbepaling van de eventueel op de locatie vrijkomende grond zijn de gemeten gehalten gemiddeld en getoetst aan het bouwstoffenbesluit (bijlage 8). Op basis van deze indicatieve toetsing is sprake van schone grond. Aangezien de gravel en lavalaaag overwegend niet vermengt is, dient deze te worden beschouwd als verharding. Bij het vrijkomen dient deze laag te worden afgevoerd dan wel te worden gebruikt als funderingslaag op de locatie.

Voor dat de twee overige gebouwen gesloopt dienen te worden zal een asbestinventarisatie noodzakelijk zijn om een sloopvergunning te krijgen. Hiervoor wordt nog een onderzoek uitgezet in een later stadium omdat de gebouwen nog in gebruik zijn.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Fokkerlaan** kan ten aanzien van het aspect Bodem het volgende gemeld worden:

Brandweerkazerne en GG&GD

Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek (d.d. 22 juni 2006 met kenmerk Ar30.002kt.rap) zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen de voorgenomen bouwplannen en de verkoop van de grond. Voor een indicatieve kwaliteitsbepaling van de eventueel op de locatie vrijkomende grond zijn de gemeten gehalten gemiddeld en getoetst aan het bouwstoffenbesluit. Op basis van deze indicatieve toetsing is sprake van schone grond.

5.2 Water

Beschrijving

Het plangebied bevindt zich in 3 polders. De Buitenveldertsche Buitendijkse polder bevindt zich ten westen van de Dorpsstraat/Handweg, de Middelpolder betreft het deel tussen A9 en Ouderkerkerlaan. De rest van het gebied is Bovenkerkerpolder.

Buitenveldertsche Buitendijkse polder

Het betreft een veenpolder, waarbij de bovengrond oorspronkelijk bestaat uit veen. Dit deel is daarom onderdeel van het hoger gelegen Bovenland in Amstelveen. De polder staat in verbinding met de Bovenkerkerpolder door uitlaten in de Amstelveense Poel ten zuiden van het Raadhuis.

Middelpolder

Het deel van de Middelpolder in het plangebied betreft ook Bovenland,

Bovenkerkerpolder

Oostelijk van de Handweg en zuidelijk van de Ouderkerkerlaan bevindt zich de Bovenkerkerpolder. Dit was oorspronkelijk een veenpolder, maar zij is grotendeels ontveend en in 1770 drooggemalen.

Waterbeheer

Het oppervlaktewaterbeheer van de Buitenveldertsche Buitendijkse polder wordt verzorgd door het Hoogheemraadschap Rijnland. Het oppervlaktewater van de Middelpolder en Bovenkerkerpolder is in beheer bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV/DWR). Beide Hoogheemraadschappen zijn verantwoordelijk voor zowel kwantiteit (peilbeheer) als kwaliteit van het oppervlaktewater.

Waterkeringen

In het gebied bevinden zich waterkeringen en deze hebben in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming waterkering. De Handweg, Dorpsstraat en de Ouderkerkerlaan vormen waterkeringen tussen polders. De kwaliteit van de waterkeringen vormen een verantwoordelijkheid van de Hoogheemraadschappen. Ingrepen in de waterkering zijn in principe verboden. Het beleid ten aanzien van de waterkeringen is door de Hoogheemraadschappen vastgelegd in hun Keur (een verordening).

Peilbeheer

De hierboven genoemde Hoogheemraadschappen zijn verantwoordelijk voor het peilbeheer van het oppervlaktewater.

In de Middelpolder zijn (in het plangebied) 2 peilen te onderscheiden: -2,25 m NAP en -2,55 m NAP in het Bovenland. In de Bovenkerkerpolder wordt een peil gehanteerd van -2,37m NAP in de droogmakerij.

Watersysteem

Het watersysteem in de Buitenveldertsche Buitendijkse polder vormt een doorvoersysteem van water uit de Nieuwe Meer naar o.a. de Legmeerpolder en het Bovenland van de Middelpolder.

De Middelpolder wordt gevoed door water uit de Amstel. De Middelpolder wordt bemalen door het gemaal aan de Amsteldijk-Noord en slaat het water uit op de Amstel. Het stedelijk gebied van de Bovenkerkerpolder wordt gevoed door het Amstelveense Poel water (zowel voor peilbeheer als voor doorspoeling) De Bovenkerkerpolder wordt bemalen door het gemaal aan de Ringdijk en slaat het water uit op de Amstel.

Het stedelijk gebied van de Bovenkerkerpolder wordt doorgespoeld met water uit de Amstelveense Poel (Buitenveldertsche Buitendijkse polder).

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit wordt negatief beïnvloed door de aanvoer van eutroof water uit Amstel en Buitenveldertsche Buitendijkse polder. Tevens is in de dieper gelegen droogmakerij sprake van kwelwater. Daarnaast zorgen riooloverstorten, bagger en interne naleving ervoor dat er geen sprake is van een optimale ecologische waterkwaliteit.

Waterkwantiteit

Op basis van berekeningen van het Hoogheemraadschap AGV is in het stedelijk gebied van Amstelveen net voldoende capaciteit in het oppervlaktewater aanwezig. De afvoercapaciteit van de stuw Waardhuizen is groot. Mede hierdoor voldoet het stedelijk gebied aan het middenscenario van het Nationaal bestuursakkoord water. Voor het landelijk deel in de droogmakerij is wel een wateropgave. Voor iedere stedelijke uitbreiding zal gecompenseerd moeten worden binnen het stedelijk gebied.

Grondwater

Het peil van het grondwater is gerelateerd aan het peil van het oppervlaktewater. In Bovenland wordt daarom een relatief hoog oppervlakte waterpeil aangehouden, zodat inklinking van veen en zetting van bebouwing wordt voorkomen. Overigens is een groot deel van de bebouwing in het plangebied voorzien van een houten paalfundering, die niet droog mag vallen.

De kwaliteit van het grondwater wordt beïnvloed door diepe kwel.

Grondwateroverlast

In het plangebied komt soms (grond)wateroverlast voor in met name de diepe droogmakerij. Daarnaast speelt de kwel ook nog een rol. De exacte oorzaak van (grond)wateroverlast is per locatie verschillend. Onderzoek kan uitwijzen wat de grootste oorzaak kan zijn. Eventueel kan hier de grondwaterzorgtaak, die de gemeente op zich zal gaan nemen, benoemd worden inclusief de visie die de gemeente op dit gebied heeft.

Grondwateronderlast

Er zijn aanwijzingen dat in de Bovenlanden grondwateronderlast kan bestaan als gevolg van wegzijging naar de lager gelegen polders. De exacte oorzaak van (grond)wateroverlast is per locatie verschillend. Onderzoek kan uitwijzen wat de grootste oorzaak kan zijn.

Afvalwater

Het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd op de riolering. Het plangebied bevat geen Individuele afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Riolering

Het plangebied is grotendeels voorzien van een gemengde riolering. Er bevinden zich een aantal riooloverstorten en bergbezinkbassins in het plangebied. In de toekomst zal, in overleg met Waternet, het hemelwater van de openbare wegen afgekoppeld worden van het gemengde stelsel. Dit zal plaatsvinden bij revitalisering van de wegen.

Voor wat betreft de ontwikkelingen die rondom de Noordelijke Poeloever deel uitmaken van het plangebied kan voor wat betreft de aanwezigheid van water het volgende gemeld worden:

De Noordelijke Poeloever ligt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Rijnland. Het beleid van het hoogheemraadschap is dat bij een toename van verharding, 15% daarvan gecompenseerd moet worden met functioneel open water. Functioneel houdt in dat het open water in open verbinding staat met het overige oppervlaktewater binnen het watersysteem. De voorkeur gaat uit naar het verbreden van een watergang in de directe nabijheid van de nieuwe bebouwing. In principe kan er bij toekomstige toename van verharding geen aanspraak worden gemaakt op extra gegraven open water in het verleden.

Ontheffing aanvragen

In het gebied wordt ervoor gekozen om dit extra functioneel open water te realiseren door het graven van meerdere watergangen. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd bij Rijnland.

De uitbreiding van het functioneel open water moet worden uitgevoerd conform de voorschriften die aan het verlenen van de ontheffing worden verbonden.

Het slotenpatroon is van wezenlijk belang voor de landschappelijke identiteit van het gebied. Deze sloten dienen voldoende breed te zijn (minimaal 10 m.) en voldoende te worden doorgetrokken tot aan de oostelijke rand van het gebied om deze identiteit vanaf de Laan Nieuwer Amstel beleefbaar te maken.

Vanwege de gewenste waterkwaliteit moeten de sloten voldoende worden doorverbonden. Doodlopend water moet worden vermeden.

De hoeveelheid oppervlaktewater moet voldoen aan de watertoets.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan het Veenendaalplein kan ten aanzien van het aspect Water het volgende gemeld worden:

Toename van het verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd door openwater te realiseren. Fysiek zal de toename gering blijken te zijn, doch voor het watersysteem zal rekening moeten worden gehouden met het totale verhard oppervlak.

De waterkering langs het nieuw in te richten gebied kent een veiligheidszone van 8 x H, gemeten vanaf de teen van de kering, waarbij H het verschil is tussen het boezempeil en het polderpeil. Bij het graven buiten de veiligheidszone dient te worden voorkomen dat de stabiliteit van de kering wordt aangetast. Dit laatste is met name van belang indien een ondergronds parkeergarage deel uitmaakt van het onderwerp.

Om grondwaterproblemen in de toekomst te voorkomen wordt geadviseerd een grondwaterberekening te laten maken van het nieuw in te richten gebied om de volgende redenen. Waternet kan hierin faciliteren.

1. Langs het gebied ligt een sloot waarvan het peil ca 3 meter boven het polderpeil ligt. Ter plaatse is geen (kwel)sloot aanwezig die kwel opvangt en afvoert. Bovendien ligt het dichtstbijzijnde oppervlakte water aan de oostzijde van de Kastanjelaan.
2. Een ondergrondse parkeergarage zorgt voor plaatselijke opstuwing van het grondwater en vermindert het bergend vermogen. Een oplossingsrichting voor te hoge grondwaterstanden is het graven van open water.

Ten aanzien van de ontwikkelingen aan de Fokkerlaan en Olmenlaan/Lindenlaan spelen aangaande het aspect Water en Waterkering de volgende passages een rol:

Fokkerlaan

Waterkering

De waterkering ter hoogte van de Ouderkerkerlaan heeft de status van indirecte secundaire waterkering. Op dit moment is er een grondkering aanwezig in het plangebied. Het aanbrengen van een vervangende waterkering, zoals bijvoorbeeld een diepwand, is niet wenselijk. De duurzaamheid van dergelijke constructies is eindig, het vervangen erg kostbaar en beheerafspraken zijn niet gegarandeerd. Bij de herontwikkeling is dan ook een fysiek dijklichaam als waterkering voorgeschreven. Volgens het grondonderzoek van Wareco bestaat het grondlichaam op de bepalende diepten overwegend uit zanderige klei. Hierdoor kan voor het theoretische binnentalud een helling van 1:4 worden aangehouden. Het profiel wat vrij moet blijven van bebouwing bestaat uit het keurprofiel inclusief het profiel van vrije ruimte. Voor dit profiel kunnen de volgende maten worden aangehouden.:

- waterpeil Ouderkerkerlaan NAP -2,32 m
- kruinhoogte waterkering incl. overhoogte NAP -1,75 m
- buitentalud niet steiler dan 1:2
- kruinbreedte tenminste 3,00 m. Wanneer verharding wordt aangebracht
- dient ter weerszijden van de verharding een berm van ca. 1,00 m te worden aangebracht. Breder mag natuurlijk ook.
- binnentalud niet steiler dan 1:4

Het slaan van gladde geprefabriceerde betonpalen in het keurprofiel is toegestaan, mits deze zodanig worden aangebracht dat de stabiliteit en het waterkerende vermogen van de waterkering niet in gevaar komt.

Watercompensatie

In het gebied hoeft geen watercompensatie te worden gerealiseerd, aangezien er geen 1000 m² of meer verhard oppervlak wordt toegevoegd aan het gebied.

Olmenlaan /Lindenlaan

Voor de beheersing van de grondwaterstand worden drainagesystemen toegepast. Drainage voorkomt dat grondwater in de kruipruimte kan komen. Drainage is het meest effectief voor bestrijding van vochtoverlast in de woning als deze direct na het maken van de fundatie en voordat de begane grondvloer wordt gelegd onder de kruipruimte bodem wordt aangebracht.

De toe te passen drainageconstructie bestaat uit PVC-ribbeldrain d = 80 mm omwikkeld met polypropyleen gelegd in een sleuf met goed doorlatend zand. Bij het ontwerp dient er rekening mee gehouden te worden dat er onderhoud gepleegd kan worden.

Woningbouwdrainage mag uitsluitend aangelegd worden in overleg met de gemeente Amstelveen. Er is ten eerste afstemming nodig over de aansluiting van de drainage.

Drainagewater moet worden geloosd met of zonder gebruikmaking van een regenwater- of drainagewaterriool op open water (vijver/watergang). Lozen via het vuilwaterriool naar de rioolwaterzuivering moet worden voorkomen.

Ook moet worden voorkomen dat door ondeskundige aanleg schade wordt veroorzaakt aan paalfunderingen of begroeiing in de omgeving.

De optimale draindiepte voor stedelijke bebouwing bedraagt in zijn algemeenheid 0,80 m onder het maaiveld. Voor de bepaling van drooglegging en vloerpeilen zie 'Kruipruimte drainage voor woningbouw en hoogtebepaling vloerpeil' (zie Standaarddetails, rubriek T onderdeel 2, opgesteld door het Ingenieursbureau van Amstelveen).

5.3 Geluid

Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) is het juridisch kader voor het Nederlandse geluidhinderbeleid, daarin hebben gemeenten en in het bijzonder de provincies bij grote lawaaimakers (gezoneerde terreinen) een wettelijke taak. Door sanering worden bestaande geluidsknelpunten (industrie, wegverkeer en railverkeer) verminderd. De Wgh richt zich voornamelijk op de bescherming van de woonomgeving en bevat vele normen voor de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen (woningen). De ingezette vernieuwing van het nationale geluidhinderbeleid wordt in het stelsel van de Wgh aanzienlijk gewijzigd, ook met het oog op EU verplichtingen. Het doel hiervan is om lokaal geluidbeleid mogelijk te maken en te vertalen in bestemmingsplannen.

Op 1 januari 2007 is de *Wijziging Wet geluidhinder*, van kracht geworden. Een belangrijke wijziging in deze wet is dat de geluidsbelasting in een andere dosismaat berekend en getoetst moet worden. De nieuwe dosismaat is de *Lden [dB]* geworden. voor de bepaling van *Lden* zijn drie periodes van belang namelijk:
het equivalente geluidsniveau *LAeq* over de dagperiode (07.00-19.00 uur);
het equivalente geluidsniveau *LAeq* over de avondperiode (19.00-23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
het equivalente geluidsniveau *LAeq* over de nachtperiode (23.00-07.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

De toetswaarde *Lden [dB]* bestaat uit het energetisch gemiddelde van de drie bovenstaande waarden.

De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt in de gewijzigde wet *Lden* = 48 dB. De maximale grenswaarde die kan worden aangevraagd is afhankelijk van de situatie en is voor deze situatie maximaal 63 dB. De toe te passen aftrek conform art.6 *RMW2002* is gelijk gebleven.

Verkeer en industrie algemeen

Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden. Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.

Het zoneren behelst het creëren van afstand tussen een grote geluidemitter (verkeer/industrie) en geluidsgevoelige gebieden. Binnen een geluidszone geldt een beperking voor de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Wordt aangetoond dat de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde blijft, dan gelden geen beperkingen. Blijkt dit niet mogelijk, dan kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd nadat middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn. Hogere grenswaarden kunnen slechts worden verleend onder bepaalde condities welke staan vermeld in de diverse besluiten behorend bij de Wgh.

De noodzaak tot zonering en de omvang van de zone is afhankelijk van de geluidsoort. In de volgende alinea's zal per geluidsoort op een aantal specifieke aspecten worden ingegaan. Vervolgens zal worden ingegaan op de geluidsgevoelige bestemmingen.

Wegverkeerslawaai

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

Als geluidgevoelige bestemmingen gelden woningen en woonwagenlocaties; scholen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs en hogerberoepsonderwijs; algemene, categoriale en academische ziekenhuizen en verpleeghuizen; andere gezondheidszorggebouwen en de daarbij behorende terreinen.

Bestaande woningen

Voor bestaande geluidsbelaste woningen, die op 1 maart 1986 al een te hoge geluidsbelasting ondervonden, bestaat een afzonderlijke geluidssaneringsregeling. Op basis van deze regeling wordt door het ministerie van VROM bijgedragen in de kosten voor de geluidsisolatie van buitengevels. De inventarisatie en aanmelding van woningen die voor geluidssanering in aanmerking komen heeft al plaatsgevonden. Hierdoor is in het kader van dit bestemmingsplan geen aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van bestaande woningen. De uitvoering van de geluidssaneringsregeling vindt plaats op basis van afzonderlijke procedures die buiten bestemmingsplanprocedures worden doorlopen.

Geluidsgrenswaarden voor nieuwe woningen

De wettelijke grenswaarden bestaan uit een voorkeurswaarde van 48 dB en een bovengrenswaarde. De bovengrenswaarde is afhankelijk van binnenstedelijk (maximaal 63 dB) of buitenstedelijke situatie (maximaal 53 dB). Indien de geluidsbelasting tussen deze grenzen valt, dient beoordeeld te worden of de geluidsbelasting kan worden verminderd door het toepassen van geluidbeperkende voorzieningen. In situaties waar dergelijke maatregelen niet haalbaar zijn kan een ontheffing voor de voorkeursgrenswaarde worden verkregen. In de daarvoor benodigde procedure voor de vaststelling van hogere grenswaarden, kunnen aanvullende eisen gesteld worden aan de geluidswering van de buitengevels, de situering van buitenruimten die bij de woning horen en de situering alsmede de indeling van de woningen ten opzichte van de geluidsbron.

Samengevat bedragen de relevante grenswaarden gemeten op de buitengevel:

- | | |
|--|-------|
| 1. voorkeursgrenswaarde (gemeten op de buitengevel) | 48 dB |
| (Lden) | |
| 2. uiterlijk toelaatbare grenswaarde (gemeten op de buitengevel) | |
| I. binnenstedelijk | 63 dB |
| II. buitenstedelijk | 53 dB |
| 3. maximaal toelaatbaar binnenshuis | 33 dB |

Railverkeer

In het *Besluit geluidhinder spoorwegen* ofwel BGS, zijn de (voorkeurs)grenswaarden gegeven voor railverkeerslawaaï. Binnen de geluidszone van een spoorweg wordt de hoogte van de etmaalwaarde van de geluidsbelasting vastgesteld en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaaï. De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaaï bedraagt voor nieuw te bouwen woningen $L_{den} = 55$ dB.

Bij het niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, kan een verzoek om een hogere grenswaarde ingediend worden. Deze ontheffing kan voor nieuwe woningen en scholen alleen worden verkregen als de etmaalwaarde niet hoger is dan 68 dB.

De geluidsbelastingberekening wordt uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode I van het *Akoestisch spoorboekje Aswin 2006, versie 12*.

Het bestemmingsplan bevindt buiten de zone van de metro/sneltram lijn Amstelveen - Amsterdam.

Binnen het plangebied ligt tevens het voormalige enkelbaans spoortracé die voorheen verbinding vormde tussen Amstelveen en Uithoorn. Dit tracé was voorheen in gebruik geweest als rangeerlijn voor de schiphollijn. Tegenwoordig wordt het spoortracé gebruikt door de museumtramlijn Amsterdam – Bovenkerk, waarop in de weekeinde van de zomermaanden oude trams rijden tussen het Haarlemmermeerstation en de Zetterij in Bovenkerk.

Aangezien het hier een toeristische attractie betreft met een relatief lage frequentie, wordt een beoordeling op dit aspect niet vereist en niet relevant.

Industrie

Aangezien er binnen dit plangebied geen bedrijven voorkomen die veel geluid produceren blijft dit onderdeel verder buiten beschouwing.

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om een veiligheidssloopzone, een geluidssloopzone, een veiligheidscontour plaatsgebonden risico 10^{-6} en een beperkingen geluid- en veiligheidszone (voorheen vrijwaringszone).

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend.

Het meest noordelijk gelegen deel van het plangebied is gelegen in zone 3 en 4 van het Luchthavenindelingbesluit. Binnen zone 3 zijn geen gebouwen toegestaan, tenzij deze gebouwen er al staan en volgens de bestemming worden gebruikt of bewoond en binnen zone 4 zijn geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Herbouw en nieuwbouw onder gestelde voorwaarden binnen zone 4 is mogelijk. Hiervoor is het noodzakelijk een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart, bij de VROM-inspectie aan te vragen. Zie voor de zones de daarvoor als bijlage bij de voorschriften gevoegde kaart.

Horecalawaaï

Overlast van horeca-inrichtingen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het gedrag van bezoekers buiten de inrichting. Horeca-inrichtingen waar grote aantallen mensen gedurende langere tijd aan hogere geluidniveaus (meer dan 95 dB(A)) worden blootgesteld, leiden bijna altijd tot overlast, indien de inrichting in een woonomgeving is gelegen.

De praktijk leert, dat via het (milieu-)vergunningenspoor lang niet altijd het gewenste resultaat bereikt kan worden. Als er sprake is van luidruchtige horeca moet gestreefd worden naar het afdoende scheiden van woonfuncties en dit soort inrichtingen.

Binnen het plangebied is een nachtclub aanwezig. De nachtclub valt onder het Besluit horeca-, sport- en recreatieinrichtingen milieubeheer. Binnen dit besluit zijn regels gesteld waar deze horeca-inrichting aan moet voldoen.

Ontwikkelingen binnen het plangebied

Voor wat betreft de ontwikkelingen die rondom de **Noordelijke Poeloever** deel uitmaken van het plangebied kan voor wat betreft het aspect geluid het volgende gemeld worden:

In het gebied worden geen geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd. Wel zal voor wat betreft de huisvesting van scouting rekening gehouden moeten worden met het Besluit Horeca-, sport- en recreatie- inrichtingen milieubeheer. (hierna te noemen het Besluit).

Voor wat betreft de ontwikkelingen die ten aanzien van **het Veenendaalplein** deel uitmaken van het plangebied kan voor wat betreft het aspect Geluid het volgende gemeld worden:

Wegverkeerslawaai:

Voor deze ontwikkeling is een procedure ex artikel 19 WRO doorlopen en in het kader van die procedure is in opdracht van A&I architecten aan M+P raadgevende ingenieurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot 51 nieuw te bouwen appartementen aan het Vijverpark te Amstelveen (zie rapport M+P.PRST.07.01.1).

Het onderzoek betreft zowel de geluidsbelasting als de karakteristieke geluidswering van de uitwendige scheidingsconstructie van de appartementen. Vanwege wegverkeer ondervinden de appartementen een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Concreet gaat het om het geluid vanwege wegverkeer over de Rijksweg A9 en de Laan Nieuwer Amstel/Handweg. Vanwege het wegverkeer over Rijksweg A9 wordt bij 14 appartementen in het westelijke bouwblok (Parkblok) de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor deze woningen heeft het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 26 februari 2008 een hogere waarde vastgesteld.

De geluidsbelasting van het oostelijke bouwblok (Vijverblok) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet, en derhalve is het voor dat bouwblok niet nodig om hogere waarden vast te stellen.

Industrielawaai :

Er is geen sprake van Industrielawaai voor het perceel Veenendaalplein.

Vliegtuiglawaai :

De locatie is deels gelegen in het beperkingengebied van het LIB. Binnen deze zone zal een verzoek om ontheffing van het besluit gedaan worden. Dit is nodig voor de wijziging van de bestemming.

Railverkeerslawaai :

Het perceel Veenendaalplein wordt niet belast door railverkeerslawaai.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Olmenlaan/Lindenlaan** kan ten aanzien van het aspect Geluid het volgende gemeld worden:

De bouwenvelop bestaat uit twee bouwvlekken. Bouwvlek 1 is een vierkant met een bouwhoogte variërend tussen 2 en 5 bouwlagen, deze vlek bevindt zich op circa 10 meter van de weg van de Lindenlaan en 7 meter tot de Olmenlaan. Bouwvlek 2 heeft een ronde gevel en een hoogte van 5+ lagen, deze vlek bevindt zich op circa 5 meter tot de weg van de Lindenlaan.
Zie bijgevoegde plattegrond (bijlage 7.1).

De geluidsbelasting is berekend op 5 meter hoogte boven het plaatselijk maaiveld, dit is ongeveer ter hoogte van de tweede bouwlaag. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (inclusief 5 dB aftrek volgens art. 6 RMW 2002) wordt bij de twee bouwvlekken overschreden. De 50 dB(A) geluidscontour ligt op bouwvlek 1 op ongeveer 15 meter vanaf de rooilijn aan de Olmenlaan en op ongeveer 12 meter vanaf de rooilijn aan de Lindenlaan. De 50 dB(A) contour ligt op bouwvlek 2 op ongeveer 20 meter vanaf de rooilijn aan de Lindenlaan. De geluidsbelasting op de geluidsbelaste gevels bedraagt

ongeveer 55 dB(A) op de tweede bouwlaag (inclusief 5 dB aftrek). Daarboven zal de geluidsbelasting licht afnemen. De geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Een schematische weergave van de geluidscontouren is weergegeven in bijlage A.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarden heeft tot gevolg dat voor de woningen een ontheffing hogere grenswaarde moet worden aangevraagd.

Aanvullend worden in artikel 3 van het *grenswaarden binnen zones langs wegen* voorwaarden gesteld aan de nieuw te bouwen woningen. Verzekerd dient te worden dat de verblijfsruimten én de tot de woningen behorende buitenruimten, voor zover deze bestemd zijn als verblijfsruimten, niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidbelasting optreedt. Verblijfsruimten moeten dan zo veel mogelijk aan de geluidsluwe (achter-)zijde worden gesitueerd. Een eventueel aanwezige (niet afsluitbare) buitenruimte moet aan een geluidsluwe (achter-)gevel worden gesitueerd.

Dit is vooral van belang voor Bouwvlek 2, aangezien met een ronde gevel moeilijk is aan te geven wat een geluidsbelaste en wat een geluidsluw deel van de gevel is. De voorwaarde vervalt echter als overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daartegen verzetten.

Verder zal in het kader van de bouwvergunning de geluidswering van de gevel onderzocht moeten worden, er zijn naar verwachting lichte geluidswerende voorzieningen nodig.

In het kader van de uitwerking van het bestemmingsplan moeten bovenstaande resultaten voor de geluidsbelasting nog nader worden beschouwd en worden gerapporteerd.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Fokkerlaan** kan ten aanzien van het aspect Geluid het volgende gemeld worden:

Voor de herontwikkeling van de Fokkerlaan is een geluidsonderzoek verricht. Er is gekeken naar wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en vliegtuiglawaaï.

Wegverkeerslawaaï

Voor de nieuwbouw van woningen geldt een maximale geluidsbelasting volgens de wet geluidshinder. De voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A). De maximale ontheffingswaarde voor geluid van de A9 is 55 dB(A). De maximale ontheffingswaarde voor het geluid aan de Keizer Karelweg is 65 dB(A).

Voor het bouwplan zijn berekeningen uitgevoerd volgens de Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002. De berekeningen zijn uitgevoerd voor waarneempunten aan de rand van het ontwikkelingsgebied.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied aan alle zijden een geluidsbelasting ondervindt. Aan de noordzijde wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Dit is ook het geval bij de noordelijke delen van de oost- en westgevel. Ook het verkeer over het Keizer Karelplein zorgt voor een hoge geluidsbelasting. Hier wordt echter niet de maximale ontheffingswaarde overschreden aangezien deze voor ontheffingswaarde minder streng is met 65 dB(A). Bij een hogere grenswaarde procedure zal de situering van geluidsgevoelige ruimten worden meegenomen. Deze dienen aan de geluidsluwe zijde te liggen. Hiervoor moet iedere woning een gevel hebben die een geluidsbelasting lager dan 50 dB(A) ondervindt. Gezien de situering in de invloedssfeer van twee wegen zal dat lastig zijn.

Om het bouwplan mogelijk te maken moet men rekening houden met de volgende aanbevelingen:

- zo gesloten mogelijke bebouwingsblokken met een hoogte van 4 lagen aan de noordzijde en 3 lagen oostzijde op te nemen. De noordgevel en delen van de oost- en westgevel moeten voorzien worden van dove gevels of schermen (dit is alleen bij geluidsgevoelige bestemmingen van toepassing);
- in het binnengebied is woningbouw mogelijk van 2 lagen. Indien er geluidsgevoelige bestemmingen onder de daken worden gerealiseerd is een dove gevel aan de noordzijde noodzakelijk.

Industrielawaai

Voor het plan is industrielawaai niet van toepassing.

Vliegtuiglawaai

Het plan valt binnen het beperkingengebied volgens het Luchthavenindelingsbesluit. Een verklaring van geen bezwaar is noodzakelijk. Tijdens de procedure art.19.2 dient deze verklaring te worden aangevraagd bij het ministerie van VROM

5.4 Luchtkwaliteit

Besluit luchtkwaliteit

Op 5 augustus 2005 is het *Besluit Luchtkwaliteit 2005* vastgesteld, inclusief de bijbehorende *Meetregeling luchtkwaliteit 2005*. Dit nieuwe *Besluit* vervangt het oude *Besluit luchtkwaliteit* uit 2001. In deze nieuwe regeling is de mogelijkheid opgenomen om bij de beoordeling van de concentraties fijn stof het aandeel natuurlijk fijn stof (zeezout) buiten beschouwing te laten. Ze omvat een vaste aftrek van zes dagen voor het aantal dagen dat de dagnorm mag worden overschreden en een plaatsafhankelijke correctie op de jaargemiddelde norm die varieert van 3 µg/m³ tot 7 µg/m³. Deze aftrek is het hoogst aan de kust en neemt verder landinwaarts af. Voor de gemeente Amstelveen bedraagt de aftrek voor de beoordeling van de jaargemiddelde norm 6 µg/m³.

Een ander punt van wijziging in het *Besluit luchtkwaliteit 2005* is het opnemen van de zogenaamde saldobenadering. Dit houdt in dat er op een bepaalde plek een verslechtering van de luchtkwaliteit mag optreden, mits dit op een andere plek tot een duidelijke verbetering en daardoor tot minder blootgestelden leidt. Ook dit is een aspect dat voor de beoordeling van het ontstaan van potentiële knelpunten extra mogelijkheden biedt.

Op 27 november 2006 is het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) van kracht geworden.

Op 3 november 2006 is het in de Staatscourant gepubliceerd. In het Mrv zijn regels vastgelegd over de manier waarop luchtkwaliteitsonderzoeken moeten worden uitgevoerd. Het gaat om de onderzoeken ter onderbouwing van bijvoorbeeld bestemmingsplannen en milieuvergunningen (uitvoering van artikel 7 van het Blk2005 = uitoefening van bevoegdheden) en dus *niet* over de manier waarop berekeningen / metingen worden uitgevoerd in het kader van de rapportageplicht.

Dit betekent overigens niet dat het Mrv alleen toegepast *mag* worden voor het uitoefenen van bevoegdheden. Het Mrv is gebaseerd op artikel 6 van het Besluit luchtkwaliteit 2005

Daarnaast is er in het Besluit uitvoering gegeven aan de 2^e dochterrichtlijn ten aanzien van koolmonoxide (CO) en benzeen. De normen voor beide stoffen zijn gewijzigd. De opgenomen grenswaarde voor CO van 10 mg/m³ komt overeen met de advieswaarde van de WHO (World Health Organization, wereldgezondheidsorganisatie) en is twee maal strenger dan de in het vorige Besluit luchtkwaliteit opgenomen waarde. Deze grenswaarde wordt echter in Nederland sinds 2000 al niet meer overschreden. Voor benzeen geldt momenteel een grenswaarde van 10 µg/m³, vanaf 2010 geldt een grenswaarde van 5 µg/m³. Er is een plandempel voor benzeen opgenomen, wanneer die wordt overschreden dient een actieplan te worden opgesteld. De ervaring leert dat in veel gevallen de concentratie nu al onder de 5 µg/m³ zit.

Grenswaarden

In het *Besluit Luchtkwaliteit 2005* zijn de volgende grenswaarden opgenomen, zoals weergegeven in onderstaande tabel. De grenswaarden zijn zodanig bepaald dat daarmee schade aan de gezondheid wordt voorkomen, mits mensen niet op een andere wijze (bijvoorbeeld via roken) aan deze stoffen zijn blootgesteld. Bij concentraties boven de grenswaarden kunnen voor de mens schadelijke effecten optreden.

grenswaarden luchtkwaliteit

stof	type norm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SO ₂	1	350	350	350	350	350	350
	2	125	125	125	125	125	125
NO ₂	3	200	200	200	200	200	200
	4	250	240	230	220	210	
	5	40	40	40	40	40	40
	6	50	48	46	44	42	
PM ₁₀	5	40	40	40	40	40	40
	7	50	50	50	50	50	50
CO	8	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Benzeen	5	10	10	10	10	10	5
	6	10	9	8	7	6	
BaP	5	1	1	1	1	1	1

verklaring type norm:

- 1 grenswaarde (humaan; uur gemiddelde dat 24 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 2 grenswaarde (humaan; 24 uurgemiddelde dat 3 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 3 grenswaarde (humaan; uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 4 plandirempel voor zeer drukke verkeerssituaties (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 5 grenswaarde (humaan; jaargemiddelde in µg/m³)
- 6 plandirempel (jaargemiddelde in µg/m³)
- 7 grenswaarde (humaan; 24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 8 grenswaarde (humaan; 98 percentiel van 8 uurgemiddelden in mg/m³); 3,6 mg/m³ geldt als equivalent van de feitelijke CO grenswaarde (10 mg/m³ als 8 uurgemiddelde concentratie)

Voor Nederland zijn met name de volgende grenswaarden relevant:

- de jaargemiddelde waarde voor NO₂ moet vanaf 2010 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag vanaf 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden.

De bovengenoemde kwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid van de mens, gelden ingevolge de EG-richtlijnen voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek.

Door de afdeling Vergunningen en Ontheffingen van de gemeente Amstelveen is 27 augustus 2007 de rapportage Onderzoek luchtkwaliteit Amstelveen 2006 uitgebracht. Dit rapport betreft de rapportage over de luchtkwaliteit van de gemeente Amstelveen aan de provincie Noord-Holland voor het jaar 2006 conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Stb.nr 316) van 20 juni 2005. Het rapport is vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 5 september 2007.

Nagegaan is of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnorm in het Besluit luchtkwaliteit voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Er zijn in 2006 overschrijdingen van de plandirempel van de jaargemiddelde waarde voor stikstofdioxide (NO₂) en van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde waarde voor fijn stof (PM₁₀) geconstateerd. Voor de overige stoffen zoals opgenomen in het *Besluit Luchtkwaliteit 2005* wordt aan alle grenswaarden voldaan.

Stikstofdioxide

Ten aanzien van NO₂ wordt voor een aantal wegen of delen van wegen de plandirempel van 48 µg/m³ niet overschreden.

In 2010 is bij de afrit van de A9 een overschrijding van meer dan 40 µg/m³.

Dit geldt voor maximaal 250 meter wegdek op de Keizer Karelweg.

Overigens dient men rekening te houden bij toekomstige ontwikkelingen met plannen tegen de grens van het plangebied met ontsluitingen op de Beneluxbaan, Van der Hooplaan en Handweg.

Fijn stof

Ten aanzien van PM₁₀ wordt het maximale aantal dagen met overschrijding van de 24-uurgemiddelde waarde niet overschreden. Toegestaan zijn hiervoor 35 dagen.

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. Inmiddels blijkt uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsrapportage over het jaar 2005 dat er overschrijdingen voorkomen van de normen voor fijnstof en stikstofdioxide. De gemeente is hierdoor wettelijk verplicht om een actieplan op te stellen. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. De uitvoering van deze maatregelen is noodzakelijk om de ruimtelijke en infrastructurele projecten binnen de gemeente mogelijk te maken en om te voldoen aan de wettelijke eisen volgend uit het Besluit Luchtkwaliteit. De maatregelen zijn volgens vaste formats uitgewerkt waardoor de gemeente concreet een stap zet richting de uitvoering van deze maatregelen. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007.

Voor de overige stoffen zoals opgenomen in het *Besluit Luchtkwaliteit 2005* wordt aan alle grenswaarden voldaan.

Recente wijzigingen huidige wetgeving

Wet Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is het nieuwe wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Deze luchtkwaliteitseisen zijn onderdeel van de *Wet milieubeheer* en zijn te vinden in hoofdstuk 5 van deze wet. Met de nieuwe wetgeving zijn het *Besluit luchtkwaliteit 2005* (Blk2005), de *Regeling saldering luchtkwaliteit*, het *Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005* en de *Meetregeling luchtkwaliteit* vervallen. Deze zaken zijn nu in diverse uitvoeringsregelingen opgenomen. Het belangrijkste verschil tussen de nieuwe wetgeving en het oude *Blk 2005* is dat de nieuwe projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden. In het *Besluit NIBM* is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De grenswaarden en plandrempels zoals opgenomen in het *Blk 2005* voor de diverse stoffen blijven van kracht, maar zijn nu vastgelegd in de *Wet milieubeheer*. Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal een van de volgende voorwaarden wordt voldaan vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL, of binnen een regionaal programma van maatregelen.

In het *Besluit NIBM* is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Tot vaststelling van het NSL geldt een interimperiode waarvoor geldt dat een project NIBM is als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de vervuילende stof veroorzaakt van maximaal 1% van de betreffende jaargemiddelde grenswaarde. Voor NO₂ en PM₁₀ komt dit neer op 0,4 µg/m³. De nibm-grens is alleen vastgesteld voor de stoffen NO₂ en PM₁₀, aangezien voor de overige stoffen (nagenoeg) geen overschrijdingen worden berekend.

Consequenties per project

Algemeen kan geconcludeerd worden dat met de huidige versie 7.0 van het CAR II model lagere concentraties berekend worden dan met de destijds gebruikte versies. Dit heeft enerzijds te maken met een daling van de achtergrondconcentraties en anderzijds met een verlaging van emissiefactoren vanwege invoering van steeds schonere voertuigen in het Nederlandse wagenpark (hogere EURO klasse vrachtwagens en toepassing

roetfilters).

Voor alle projecten is bij de voorgaande onderzoeken reeds geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn om het betreffende project te realiseren. Ook binnen het huidige wettelijke kader zullen er geen knelpunten ontstaan. Dit is het gevolg van de lagere berekende concentraties en de introductie van het begrip 'niet in betekende mate' bijdragen. Per project wordt hieronder specifiek aangegeven wat de consequenties van het nieuwe wettelijk kader zijn. Opgemerkt wordt dat er voor deze projecten geen samenhang in verkeersafwikkeling optreedt, dus er ook geen rekening gehouden hoeft te worden met cumulatie van concentraties.

Veenendaalplein

Binnen dit bouwplan worden circa 51 appartementen gerealiseerd. Dit aantal ligt ruim onder de grens van 500 woningen, waarvoor geldt dat er standaard van uit kan worden gegaan dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Bovendien bleek uit de eerdere berekeningen dat voor de zowel de rijksweg als voor de lokale wegen er voor alle berekende jaartallen, stoffen en wegdelen aan de grenswaarden wordt voldaan.

Ook op basis van het huidige wettelijk kader en met de nieuwste versie van het CAR-model blijven deze conclusies gelden. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit er geen belemmeringen zijn om dit bouwplan te realiseren.

Lindenlaan/Olmenlaan

Binnen dit bouwplan zal slechts een beperkt aantal woningen gerealiseerd worden, verdeeld over twee bouwblokken. Dit aantal zal ruim onder de grens van 500 woningen blijven, waarvoor geldt dat er standaard van uit kan worden gegaan dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Bovendien zijn ook bij de eerder gemaakte berekeningen geen overschrijdingen van grenswaarden geconstateerd. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat, ook op basis van het huidige wettelijk kader, vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit er geen belemmeringen zijn om dit bouwplan te realiseren.

Fokkerlaan

In het bouwplan is men voornemens 20 woningen te bouwen en de bestaande kantoorruimte te vernieuwen en eventueel uit te breiden. Voor een combinatie van woningen en kantoren geldt de volgende NIBM-grens:

$$0,0008 * \text{aantal woningen} + 0,000012 * \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 < 0,4$$

Uitgaande van 20 woningen betekent dit dat er nog 32.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren bij zou kunnen komen, zonder dat het plan in betekende mate bijdraagt.

Gezien de grootte van het kavel en de ideeën over de ontwikkeling hiervan, zal er binnen dit plan minder dan deze hoeveelheid kantoren bij komen.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat, ook op basis van het huidige wettelijk kader, vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit er geen belemmeringen zijn om dit bouwplan te realiseren.

Noordelijke Poeloever

Uit het eerder uitgevoerde onderzoek bleek dat er geen belemmeringen waren om het bouwplan te realiseren. Er werd voor een wegdeel in 2007 een overschrijding berekend van de grenswaarde voor NO₂ zoals die in 2010 van kracht wordt. Voor de scenario's 2010 en 2015 blijken er geen grenswaarden overschreden te worden.

Berekeningen met de huidige versie 7.0 van het CAR II model laten voor alle jaren geen overschrijdingen van grenswaarden zien. Hierbij is uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor 2010 met en zonder het plan, de berekeningen zijn uitgevoerd voor scenario 2008.

De invloed van het nieuwe plan op de luchtkwaliteit ter plekke is verwaarloosbaar.

Destijds is berekend dat er 1.000 extra voertuig- en parkeerbewegingen per etmaal bij kunnen komen vanwege het bouwplan zonder dat de grenswaarden worden overschreden.

Gesteld kan worden dat de werkelijke verkeersaantrekkende werking vanwege de scouting vele malen kleiner zal zijn en derhalve niet in betekende mate bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit. Vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen om dit bouwplan hier te realiseren.

5.5 Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het externe veiligheidsbeleid heeft als doel beheersing van risico's van uitgevoerde activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij onder meer om de risico's die voortvloeien uit de opslag van en ook het gebruik van gevaarlijke (afval)stoffen. Bij besluit van 7 oktober 2004 (Stb. 2004, 521) is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van 27 mei 2004 (Stb. 2004, 250) in werking getreden op 27 oktober 2004. Hiermee zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het besluit het bevoegd gezag voor de Wm en Wet ruimtelijke ordening afstand te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle (onderdelen van) bedrijven. Ook beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf. Het bevoegd gezag moet de normen uit het besluit naleven bij het opstellen van een Wm-vergunning en bij het wijzigen van bestemmingsplannen.

Zoals in het NMP4 is aangegeven, is de basis van het risicobeleid dat het gevaar van een activiteit acceptabel is als:

- a. op een bepaalde plaats een daar aanwezig individu geen hogere kans op overlijden heeft dan maatschappelijk is geaccepteerd (het plaatsgebonden risico);
- b. de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers voldoet aan de daaraan gestelde norm (het groepsrisico).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft het risico aan op een plaats buiten de inrichting, uitgedrukt in de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het plaatsgebonden risico is daarmee een maatstaf voor de persoonlijke veiligheid van mensen die in de omgeving van een risicovolle activiteit verblijven. Op een kaart kunnen plaatsen met een gelijke plaatsgebonden risico door een lijn verbonden worden, waardoor een risicocontour ontstaat.

De grootte van deze risicocontour wordt bepaald door de grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor personen binnen kwetsbare objecten. Voor personen binnen beperkt kwetsbare objecten geldt deze contour als richtwaarde. De contour is vertaald in afstanden. Deze afstanden zijn opgenomen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Per 1 juli 2007 is de Revi gewijzigd. Hierbij is onder andere voor bestaande inrichtingen een afstandstabel opgenomen voor toetsing aan de grenswaarde van 10^{-6} . Uiterlijk in 1 januari 2010 moeten bestaande LPG-tankstations voldoen aan de gestelde afstanden

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de cumulatieve kansen aan per jaar dat een aantal personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico is een toetsingswaarde waarin de kans op groepen slachtoffers is verwerkt. Het is gekoppeld aan personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het resultaat van een groepsrisicoberekening is een logaritmische berekening waarvan de resultaten in een grafiek zijn weergegeven (Fn-curve). Het aantal slachtoffers (x-as) is hierbij uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).

Het Bevi verdeelt de te beschermen objecten in “beperkt kwetsbare” en “kwetsbare objecten”. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van de risicovolle inrichting. Het Bevi verplicht de bevoegde gezagen (voor de Wet Milieubeheer en Wet op de Ruimtelijke Ordening) afstand te creëren tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Risicocontouren en/of veiligheidsafstanden m.b.t. het plaatsgebonden risico zijn op grond daarvan zowel in de ruimtelijke planvorming als bij de milieuvergunning op te nemen. De verankering in het bestemmingsplan kan plaatsvinden via weergave van risicocontouren en afstanden op de plankaart, zonering, opname van de normen in het bestemmingsplan en via uitwerkingsbepalingen; zie de *Handleiding Externe veiligheid inrichtingen* (Infomil, 2004).

Bij het groepsrisico wordt gewerkt met de “oriënterende waarde”: een ongeval met tien doden mag slechts met een kans van één op de honderdduizend per jaar voorkomen, een ongeval met honderd doden met een kans van één op de tien miljoen per jaar. Voor het groepsrisico geldt de zogenaamde verantwoordingsplicht, dit houdt in dat voor ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van het groepsrisico het bevoegd gezag gehouden is om haar besluit te motiveren. Voor de elementen die in deze verantwoording aandacht moet krijgen, wordt verwezen naar de *Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico* (Ministerie van VROM, 2004).

Binnen het plangebied bevindt zich 1 bedrijf met een risicovolle activiteit. Dit betreft een tankstation met een LPG-installatie aan de Ouderkerkerlaan. Aan de Zuid-west kant van het plangebied bevindt zich aan de Noorddammerlaan een tankstation met een LPG-installatie, waarvan de groepsrisicocontour binnen het plangebied valt. Tevens bevindt zich aan de noord-westkant van het plangebied, aan de A9, een tankstation met een LPG-installatie. Ook hiervan ligt de groepsrisicocontour binnen het plangebied.



Tankstation Ouderkerkerlaan:

Aangezien de contour voor het groepsrisico (150 meter) van het tankstation met een LPG-installatie zich binnen het plangebied “Amstelveen Midden-West” bevindt, is voor de actualisatie van het plangebied een externe veiligheidstoets noodzakelijk.

Deze veiligheidstoets is uitgevoerd door adviesbureau Schoonderbeek en Partners Advies B.V. (SPA). De resultaten hiervan zijn opgesteld in de rapportage “LPG tankstation Ouderkerkerlaan 150 te Amstelveen” (zie bijgaand rapport d.d. 25 januari 2008).

Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Toetsing aan grens- en richtwaarde voor plaatsgebonden risico (PR):

De doorzet van LPG wordt, voor het onderhavige station, vastgelegd binnen de milieuvergunning op max. 500 m³ op jaarbasis. Er wordt daarbij een PR-contour aangehouden van 45 meter (afstand gemeten vanaf het vulpunt van de tank en het hart van de tank). Binnen deze contouren bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten.

Voor de actualisering van het bestemmingsplan is het plaatsgebonden risico geen probleem.

Toetsing aan oriënterende waarde van het groepsrisico (GR):

Groepsrisico (GR)

Voor tankstations met een LPG-installatie is binnen BEVI vastgesteld dat het invloedsgebied een straal heeft van 150 meter. Voor dit gebied moet bepaald worden hoeveel mensen aanwezig mogen zijn om een overschrijding van de oriëntatie te voorkomen. Dit aantal mensen wordt bepaald door de aanwezige functies, hun gebruiksintensiteiten en de verblijftijd van de personen in het invloedsgebied in beschouwing te nemen.

Uit de veiligheidstoets "LPG tankstation Ouderkerkerlaan 150 te Amstelveen" (zie bijgaand rapport d.d. 25 januari 2008) is gebleken dat het groepsrisico wordt overschreden en 4,4 maal groter is dan de oriënterende waarde. In de toets wordt als maatregel te vermindering van het groepsrisico voorgesteld om middels de milieuvergunning het vullen van het LPG-reservoir te beperken tot buiten kantooruren. Door het vullen van het LPG-reservoir te beperken tot buiten de kantooruren wordt de overschrijding van het groepsrisico teruggebracht tot een overschrijding van 1,1 maal de oriënterende waarde.

Het vullen van het reservoir is indirect al beperkt door een convenant wat is afgesloten tussen de branche organisatie en de gemeente Amstelveen. In dit convenant is bepaald dat de vervoer van LPG naar de inrichting niet mag plaatsvinden op werkdagen tussen 23.00 uur en 18.00 uur. Dit houdt dus in dat tijdens kantooruren het LPG-reservoir niet zal worden gevuld. Hierbij wordt aangesloten bij eerder genoemd convenant.

Zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding, bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

De Regionale Brandweer Organisatie Amsterdam e.o. is om advies gevraagd over deze aspecten. De rapportage van adviesbureau SPA is hierbij meegenomen. De RBOA e.o zal het college van Amstelveen niet negatief adviseren maar stelt wel een aantal risico reducerende maatregelen voor. (zie brief RBOA van 21 februari 2008).

Verantwoording t.a.v het Groepsrisico

Voor de uitvoering van de wettelijke verantwoordingsplicht is de lijst van criteria uit artikel 13 Bevi aangehouden:

- a. de aanwezige en de op grond van dat besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico mede veroorzaakt, voorzover het invloedsgebied binnen het gebied waarop dat besluit betrekking heeft, op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld;
- b. het groepsrisico van de inrichting op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10⁻⁵ per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10⁻⁷ per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10⁻⁹ per jaar;

Voor a. en b. zie de toelichting onder het kopje "Toetsing aan de oriënterende waarde van het groepsrisico GR"

- c. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door degene die de inrichting drijft, die dat mede veroorzaakt en, indien van toepassing, de voorschriften die zijn of worden verbonden aan de voor die inrichting geldende vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;*
- d. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in dat besluit zijn opgenomen;*

Uit de externe veiligheidstoets die is opgesteld voor dit tankstation "LPG tankstation Ouderkerkerlaan 150 te Amstelveen", SPA BV, d.d. 25 januari 2008 is gebleken dat het groepsrisico wordt overschreden en 4,4 maal groter is dan de oriënterende waarde. In de toets wordt als maatregel te vermindering van het groepsrisico het volgende voorgesteld:

- middels de milieuvergunning het vullen van het LPG - reservoir te beperken tot buiten kantooruren.
- het vastleggen van de doorzet gegevens met een maximum van 500 m³ LPG op jaarbasis.

Met bovenstaande maatregelen wordt de overschrijding van het groepsrisico teruggebracht tot 1,1 maal de oriënterende waarde.

- e. de voorschriften ter beperking van het groepsrisico die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden aan de voor een inrichting, die behoort tot de categorie van inrichtingen ten behoeve waarvan dat besluit wordt vastgesteld, te verlenen vergunning, bedoeld in artikel 8.1 van de wet;*

De volgende voorschriften zijn opgenomen in de ontwerp - beschikking wet milieubeheer voor het LPG tankstation.

- De jaarlijkse doorzet van LPG mag niet meer bedragen dan 500 m³.
- Het vullen van het LPG - reservoir mag niet plaatsvinden tussen 23.00 uur en 18.00 uur op maandag tot en met vrijdag.

- f. De voor - en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico;*

Aangezien we hier te maken met een conserverend bestemmingsplan zijn er geen andere mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen deze procedure wordt de verantwoordingsplicht genomen en de overschrijding van de Oriëntatiewaarde vastgelegd.

- g. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;*

Binnen 150 meter van het vulpunt en de tank van het tankstation, is een wijk met woningen, bedrijven en een gebouw met maatschappelijke functie gelegen. De zelfredzaamheid van de aanwezige personen in zowel de woonwijk als de bedrijven als gebouw met maatschappelijke functie, beschouwen wij als redelijk tot goed. Op advies van de regionale brandweer zullen de volgende punten in de besluitvorming worden meegenomen.

Maatregelen zelfredzaamheid

1. Het verkorten van de ontruimingstijd is van cruciaal belang. Alarmering speelt hierbij een grote rol. Het plangebied zal binnen het bereik van het Waarschuwing- en Alarmering Stelsel moeten vallen. Het is aan te bevelen om ook de mogelijkheden met betrekking tot SMS alarmering en Cell Broadcasting te onderzoeken en deze te betrekken bij de overwegingen.
2. Een bedrijfsnoodplan voor het LPG-tankstation aan de Ouderkerkerlaan kan bij een dreigende BLEVE het aantal slachtoffers beperken. Er dient wel een oefeneis gesteld te worden van minimaal 1 maal per jaar en de plannen dienen afgestemd te worden op het rampbestrijdingplan van de brandweer.

3. Het informeren en instrueren van bewoners over de risico's van het LPG tankstation en een mogelijke evacuatie. Het doel van deze maatregel is de zelfredzaamheid van aanwezigen in het gebied te vergroten en daarmee het aantal slachtoffers te verminderen. Tevens is het aan te bevelen om de risicocontouren van het LPG-tankstation weer te geven op de plankaart behorende bij het bestemmingsplan.

h. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken tot buiten de inrichting, en

i. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Daarbij adviseert de regionale brandweer het volgende:

Effectbeperkende maatregelen

Een goede bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorzieningen verbeteren de bestrijdbaarheid van een BLEVE en beperken uitbreiding van secundaire branden als gevolg van een BLEVE. Regionaal is een basispakket Bereikbaarheid en Bluswatervoorzieningen opgesteld. Dit basispakket is als bijlage bij dit advies gevoegd. Het is aan te bevelen om de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van het plangebied te laten voldoen aan het basispakket. Ter voorkoming van een BLEVE zal voldoende bluswater gerealiseerd dienen te worden bij het LPG-tankstation aan de Ouderkerkerlaan. Wij adviseren om dit in overleg met de afdeling BBA van de Brandweer Amsterdam-Amstelland te realiseren en vast te leggen in het voorliggende plan.

Optreden hulpverleningsdiensten

Opstellen van een rampbestrijdingsplan LPG conform het model rampbestrijdingsplan LPG-tankstations van de Brandweer Amsterdam-Amstelland. Een actueel rampbestrijdingsplan zal het optreden van de hulpverleningsdiensten ten goede komen. Formeel is de gemeente op grond van de WRZO hier verantwoordelijk voor. Uiteraard kunnen wij in goed overleg onze expertise op dit gebied aanbieden.

Uit het vorenstaande worden de volgende conclusies getrokken:

- Het invloedsgebied (150m) van het LPG tankstation ligt in zijn geheel in het plangebied.
- Na het definitief van kracht worden van de milieuvergunning is er sprake van 1,1 keer overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico.
- Aan de norm voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan.
- De kans dat er een incident plaatsvindt is klein.
- Het LPG-tankstation wordt jaarlijks gecontroleerd op de geldende veiligheidsvoorschriften.
- Aangezien de meest extreme calamiteit zal leiden tot de noodzaak om personen in het effectgebied (300m) te evacueren, is de hulpverleningscapaciteit van groot belang.

Op advies van de regionale brandweer zal voor het LPG - tankstation op grond van de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO) een rampbestrijdingsplan opgesteld moeten worden door de lokale brandweer conform het Model rampbestrijdingsplan LPG - tankstation van de Regionale Brandweer Amsterdam - Amstelland. Het rampbestrijdingsplan draagt bij aan de beheersbaarheid van de ramp en de zelfredzaamheid. De personen binnen het plangebied hebben grotendeels een gezonde mobiliteit. Binnen het plan zijn voldoende wegen die het ontvluchten van het gebied, weg van de risicobron, vergemakkelijken.

Aan de hand van het nieuwe rampbestrijdingsplan zal specifieke communicatie/voorlichting aan omwonenden en bedrijven (inclusief scholen) in het effectgebied worden verstrekt.

Door het uitvoeren van de hierboven beschreven acties worden de gevolgen beperkt.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen is zich bewust van het aspect externe veiligheid en onderschrijft en accepteert de bovenstaande conclusies.

Tankstation A9 zuidzijde:

De afstandseisen voor het plaatsgebonden risico zijn gerelateerd aan de doorzet van LPG per jaar (in m³).

Voor het tankstation is in de milieuvergunning de doorzet vastgelegd op 1000 m³.

Tabel 1 Kengetallen voor beoordeling groepsrisico

(dichtstbijzijnd) omgevingsobject ®	Aantal personen binnen (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied ¹	Oriëntatiewaarde personendichtheid (LPG-tankstation met een doorzet tot 1000 m ³) ²
onderdeel LPG-installatie		
Vulpunt	2,4	91,9 (13*6,43 ha* 1,1)
Reservoir	2,4	98,2 (13* 6,87 ha*1,1)
Afleverzuil	2,4	100,0 (13* 6,99 ha*1,1)

¹ aantal woningen vermenigvuldigd met de woonbezettingsgraad van 2,4 personen per woning

² aangehouden wordt de dichtheid vanaf de contour 10⁻⁶ tot grens invloedsgebied omdat tussen de 10⁻⁵ contour en 10⁻⁶ geen objecten aanwezig zijn; omdat in de tabel alleen getoetst wordt aan personen binnen woningen is de correctiefactor van 1,1 voor woonbestemmingen uit de verblijftijdentabel toegepast.

Uit bovenstaande tabel dat binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation ruimschoots onder de oriëntatiewaarde van de personendichtheid op basis van de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico van het Ministerie van VROM wordt gebleven.

Tankstation Noorddammerlaan 11-13:

Voor dit tankstation heeft het college bij het vaststellen van bestemmingsplan "Bedrijventerrein Bovenkerk en Legmeer" d.d. 9 februari 2005 reeds verantwoording afgelegd omtrent het groepsrisico.

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In augustus 2004 is de circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht geworden. In de circulaire wordt aangegeven hoe om te gaan met de risiconormering rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. De circulaire heeft aanzienlijke gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de A9. Deze weg is gesitueerd aan de zuidkant van het plangebied. In opdracht van de gemeente is door AVIV Adviserende Ingenieurs het rapport "Actualisatie risico's wegtransport A9 Amstelveen", d.d. 19 april 2005 (nr. 05785) opgesteld. De consequenties van deze circulaire zijn uitgewerkt in een advies aan het college. De conclusie van dit onderzoek is dat het plaatsgebonden risico op de weg ligt. Indien er mogelijke ontwikkelingen zijn binnen de invloedsfeer van de A9 is het nodig om voor het groepsrisico aanvullend onderzoek te laten uitvoeren.

Nota vervoer gevaarlijke stoffen

Op 11 november 2005 werd de nota vervoer gevaarlijke stoffen door de minister aan de tweede kamer aangeboden. De nota is een uitwerking van de beleidsvernieuwing uit de Nota Mobiliteit en heeft tot doel om het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot ruimte en veiligheid zo duurzaam mogelijk te maken en kan mogelijk ook gevolgen hebben voor Amstelveen. Dit wordt meegenomen bij de ontwikkeling en het opstellen van gemeentelijk beleid.

Het plangebied is gelegen buiten de risicozone van de spoorlijn Amsterdam Amstel naar Abcoude.

Toekomstige ontwikkeling “Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen”

Er komt een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen. Deze AMvB zal regels gaan stellen aan risiconormering en -zonering langs buisleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. Een voorstel voor deze AMvB wordt in de loop van 2007 naar de Tweede Kamer gezonden.

Het externe veiligheidsbeleid gaat hiermee ook voor buisleidingen gelden. Dit houdt in dat er een wettelijk basisveiligheidsniveau gaat gelden voor het plaatsgebonden risico voor zowel bestaande situaties als bij nieuwe ruimtelijke plannen (nieuwbouw) en bij aanleg van nieuwe leidingen. Verder wordt verantwoording van het groepsrisico verplicht gesteld.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10⁻⁶). Dat betekent dat de kans voor een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek om te overlijden als gevolg van een ongeluk in die fabriek maximaal maar één in de 1 miljoen jaar mag zijn.

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Het risico wordt bepaald op grond van een vrij technische systematiek (het zogenoemde beoordelingskader). Bij de berekening van het groepsrisico speelt mee:

- De jaarlijkse kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen Dit hangt af van de aard en hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen en de daarmee verrichte handelingen.
- Het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving van de activiteit. Dit hangt af van de hoeveelheid én spreiding van de bevolking en de effecten van een stof bij een ongeluk. Het groepsrisico neemt dus ook toe als er meer personen in de omgeving gaan wonen of werken.

Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten bij besluiten (bijvoorbeeld over nieuw ruimtelijk plan) iedere verandering boven of onder deze waarde verantwoorden. Deze verantwoordingsplicht moet overheden aanzetten tot discussie over de omvang van het groepsrisico en de verhouding tot de oriëntatiewaarde. Maar ook over de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, mogelijke alternatieven, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

Huidige situatie van de gastransportleidingen

Binnen het plangebied is één gastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie aanwezig. Het betreft een gastransportleiding van 12” met een druk van 40 Bar. Op de plankaart is aangegeven hoe deze gastransportleiding loopt. De leiding kent op grond van de richtlijn van VROM de volgende veiligheidsafstanden:

De toetsingsafstand van de 12” aardgastransportleidingen is 30 meter. De minimale bebouwingsafstand categorie 3 & 4 bedraagt 14 meter en de vrijwaringszone bedraagt 4 meter.

In uitzonderlijke gevallen kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen voor het bouwen binnen de minimale bebouwingsafstand mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het veilig en bedrijfszeker functioneren van de leiding en indien planologische, technische en/of economische overwegingen hiertoe aanleiding geven en mits vooraf overleg gevoerd wordt met de betreffende leidingbeheerder en het Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM. Bovendien moet er een aanlegvergunning afgegeven worden voor het verrichten van activiteiten binnen de minimale bebouwingsafstand.

Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor het bouwen binnen de toetsingsafstand mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het veilig en bedrijfszeker functioneren van de leiding en indien planologische, technische en/of economische overwegingen hiertoe aanleiding geven. Het aantal personen dat zich binnen de toetsingsafstand bevindt mag in verband met de veiligheid niet onevenredig toenemen. Alvorens vrijstelling te verlenen kunnen Burgemeester en Wethouders advies

inwinnen bij de betreffende leidingbeheerder en/of het Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM.

Toekomst

Vooruitlopend op de toekomstige ontwikkeling zal in het kader van de externe veiligheid het plaatsgebonden risico en de groepsrisico van beide leidingen berekend worden door de beheerder van de transportleidingen. Een advies voor de berekeningen wordt op korte termijn aangevraagd.

De risicoberekening wordt conform CPR-18E (Committee for the Prevention of Disasters, Guidelines for Quantative Risk Assessment) uitgevoerd met PIPESAFE, een door de overheid goedgekeurd softwarepakket voor het uitvoeren van risicoberekeningen aan aardgastransport.

5.6 Duurzaam bouwen en energie

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het milieueffect van gebouwen. Duurzaam bouwen vraagt minder materiaal en energie voor productie van materialen waardoor snelle uitputting van waardevolle grondstoffen wordt voorkomen. Door bij het ontwerp aandacht te besteden aan recyclebaarheid wordt de aanslag op grondstoffen verder beperkt. Verder levert duurzaam bouwen een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van emissies van stoffen in de natuur, zoals koolwaterstoffen en zware metalen. Hierdoor wordt verdere aantasting van natuurwaarden voorkomen. Als laatste kan duurzaam bouwen een bijdrage leveren aan de gezondheid van bewoners.

De gemeente Amstelveen stimuleert duurzaam bouwen en vraagt van initiatiefnemers aandacht voor dit aspect. Hiervoor is beleid ontwikkeld en vastgelegd.

Energie

De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening bevat doelstellingen voor het windenergiebeleid. Het Rijk bevordert de plaatsing van windturbines zodanig dat in 2020 een totaal opwekkingsvermogen van 7.500 MW is bereikt. Hiervan zal ten minste 1.500 MW reeds in 2010 op het provinciaal ingedeelde deel van Nederland zijn geplaatst en ten minste 6.000 MW in 2020 in het Nederlandse deel van de Noordzee. De Vijfde Nota gaat de voorkeur expliciet uit naar gebundelde plaatsing van windturbines in plaats van solitaire plaatsing. Hierbij wordt gedacht aan het bundelen van de turbines zelf tot lijnen of parken, of aan de bundeling met verkeer- en vaarwegen.

De plaatsing van windturbines nabij de hoofdinfrastructuur mag niet conflicteren met de inrichting van vrijwaringszones en met de zonering in verband met de externe veiligheid en het milieu.

Bij plaatsing nabij de waterkering moet rekening worden gehouden met de veiligheidsfunctie.

De gemeente heeft als beleid om uitbreiding van het geplaatste vermogen te stimuleren. Het plangebied is voornamelijk bedoeld voor wonen en dat lijkt vooralsnog niet goed samen te kunnen gaan met de plaatsing van een combinatie van windturbines. Om deze reden zal de gemeente zich vooralsnog bij de stimulering van duurzame energie beperken tot het plaatsen van zonnecollectoren. Aangezien het bouwen van een collector voor warmteopwekking sinds 1 januari 2003 meestal vergunningvrij is geworden, zijn geen voorschriften hiervoor opgenomen.

5.7 Natuurbescherming

Algemeen

De betreffende richtlijnen (Vogel- en Habitatrichtlijn) van de Europese Unie zijn niet direct van toepassing op de gronden binnen de gemeente Amstelveen.

Volgens een tekening speciale beschermingszones (EG. Vogelrichtlijn) van 5 april 2000 van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zijn er geen aangewezen vogelgebieden binnen Amstelveen en de directe omgeving.

Tot de aangemelde Habitatrichtlijngebieden behoort volgens een tekening van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 10 september 1998 de nabij de gemeente Haarlem gelegen Kennemerduinen en Amsterdamse Waterleidingduinen tot het dichtbij gesitueerde gebieden bij de gemeente Amstelveen. Deze duingebieden zijn het leefmilieu van diverse vogelsoorten en andere dieren. Nu de diersoort de vos niet meer (overal) mag worden afgeschoten, wijken diverse vogelsoorten uit naar het oosten en komen vooreerst terecht in de meest westelijke wijken van Haarlem. Verscheidene vogelsoorten welke voorheen daar niet te vinden waren, worden nu gesignaleerd binnen de gemeente Haarlem. Dit heeft een opschuiving van andere 'meer stadse' vogelsoorten naar het oosten tot gevolg. Als deze vogelsoorten hun leefgebied gaan verplaatsen naar de gemeente Amstelveen zal dat zijn het gebied van het Amsterdamse Bos. Het is niet de verwachting, dat voor het plangebied met betrekking tot de Vogel- en Habitatrichtlijn enige verandering in de komende planperiode zal plaatsvinden.

De natuurbescherming bestaat uit twee onderdelen: de bescherming van soorten en de bescherming van gebieden (habitats).

Nederland heeft de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet voor de bescherming van soorten en zal de bescherming van gebieden (habitats) opnemen in de Natuurbeschermingswet.

Soortenbescherming

De soortenbescherming wordt geregeld via soortenbeschermingsregels uit de Europese Habitatrichtlijn en uit de Europese Vogelrichtlijn en uit de Flora- en faunawet. Met het in werking treden van de Flora- en faunawet in 2002 zijn de bepalingen uit de Europese richtlijnen omgezet in Nederlands recht. De soorten die genoemd zijn onder de Europese wetgeving vallen onder de categorie 'streng beschermd'.

Daarnaast is er een aanvullende lijst met soorten die vallen onder de Flora- en faunawet. Deze soorten vallen onder de categorie 'streng beschermd' en 'beschermd'. In de Gemeente Amstelveen gaat het om de bescherming van de soort 'ringslang' (natrix natrix). Binnen het plangebied komt deze soort niet voor.

Flora- en Faunawet

Onder de werking van de Flora- en Faunawet vallen circa 1.000 dier- en plantsoorten. Een groot deel van de inheemse zoogdieren en vogels en alle hier van nature voorkomende amfibieën en reptielen zijn beschermd. Ook enkele soorten vissen en insecten hebben een beschermde status. Voor de in het wild voorkomende planten en dieren geldt de algemene zorgplicht (artikel 2). Volgens de Flora- en Faunawet mogen beschermde dier- en plantsoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen op geen enkele wijze van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield.

De werkingssfeer van de Flora- en Faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming.

Artikel 75 van de Flora- en Faunawet geeft de ontheffingsmogelijkheden weer. Met een aanvulling op artikel 75 in de wet van juli 2002 is er een differentiatie aangebracht in de soorten die onder de Flora- en Faunawet vallen en soorten die opgenomen zijn in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn.

Daarnaast ligt er sinds februari 2005 een AmvB op artikel 75. In deze AmvB wordt het strenge beschermingsregime van toepassing op beschermde soorten die tevens (ernstig) bedreigd zijn.

Voor algemeen voorkomende soorten is het verjagen, verstoren of verplaatsen ontheffingsvrij in geval van ruimtelijke ingrepen.

Bij de beoordeling van aanvragen voor ontheffing ex. artikel 75 van de Flora- en faunawet maakt het uitvoeringsbureau van het ministerie van LNV (Dienst Regelingen) onderscheid in twee categorieën van soorten, te weten:

1. alle soorten, opgenomen in Habitatrichtlijn bijlage IV en de Vogelrichtlijn zijn beschermd onder het zwaarste regime;
2. de overige soorten vallen onder het lichte beschermingsregime.

De 1^e categorie is strikt beschermd. Voor deze soorten wordt alleen vrijstelling of ontheffing verleend als er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, er geen andere oplossingen mogelijk zijn om de

doelstellingen van het project te behalen (mitigatie en/of alternatieven) en als er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (artikel 75, lid 5 onder c). Voor de 2^e categorie wordt vrijstelling of ontheffing verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (artikel 75, lid 4).

Als strikt beschermde soorten (categorie 1) voorkomen in een potentieel projectgebied en uitvoering van het project het voortbestaan van deze soort negatief beïnvloedt, dient eerst te worden gezocht naar alternatieven (bijvoorbeeld activiteiten in de tijd spreiden, een alternatieve locatie zoeken). Bovendien moet er sprake zijn van zwaarwegende maatschappelijke belangen. Als met de realisatie van het project het voortbestaan van een populatie van een strikt beschermde soort niet in het geding is, kan er een ontheffing worden aangevraagd bij het uitvoeringsbureau van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij. Voor de overige categorieën moet worden aangetoond dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de instandhouding van de populatie op zich. Als er geen afbreuk wordt gedaan, kan voor deze soorten vrijstelling of ontheffing worden aangevraagd, met uitzondering voor vogels.

Voor vogels wordt geen ontheffing verleend. Indien er broedvogels aanwezig zijn, dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden.

De directe bescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn is overgenomen in de Flora- en Faunawet en op een enkele uitzondering na stringenter dan de twee Europese richtlijnen. Hierdoor dient bij ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven vooral aandacht besteed te worden aan de verplichtingen die op grond van de Flora- en Faunawet gelden.

Gemeenten en projectwikkelaars (initiatiefnemer) zijn bij het ontwikkelen van plannen voor ruimtelijke ingrepen verantwoordelijk voor het vooraf beoordelen van mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten. Tijdens de uitwerking van plannen of het plannen van werkzaamheden dienen de volgende zaken in kaart te worden gebracht:

1. Welke beschermde dieren- en plantensoorten komen in en nabij het plangebied voor;
2. Leidt het realiseren van het plan of de uitvoering van geplande werkzaamheden tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet betreffende planten op hun groeiplaats of dieren in hun natuurlijk leefomgeving;
3. Kunnen het plan of de voorgenomen werkzaamheden zodanig gewijzigd worden dat dergelijke handelingen niet of in mindere mate gepleegd worden;
4. Is om de plannen te kunnen uitvoeren of de werkzaamheden te kunnen verrichten ontheffing (ex art. 75 van de Flora & Faunawet) van de verbodsbepalingen op de groeiplaats of dieren in hun natuurlijke leefomgeving vereist;

Gebiedsbescherming

De bescherming van gebieden wordt (nu nog) geregeld in de Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn. Een verandering is echter op komst als de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking treedt. De wijziging van de Natuurbeschermingswet is inmiddels in het Staatsblad verschenen (Stb 2005, 195), maar nog niet in werking. Hierin zijn de bepalingen over gebiedsbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn omgezet in Nederlands recht. In, maar ook in de nabijheid van, een beschermd natuurgebied gelden strengere regels dan in andere gebieden. De Habitat- en Vogelrichtlijngebieden beslaan samen 20% van het Nederlandse grondgebied.

In de Gemeente Amstelveen liggen geen beschermde gebieden.

Rode lijsten

Voorts worden nog gehanteerd de zogenaamde 'rode lijsten'. Deze rode lijsten hebben geen wettelijke status, maar geven wel de kwetsbaarheid van soorten aan. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven of een soort bijna is uitgestorven of bedreigd is in zijn voorkomen in Nederland. Een soort die bescherming geniet onder de Flora- en Faunawet kan ook op de Rode Lijst voorkomen, maar een soort op de Rode Lijst, is niet automatisch beschermd onder de Flora- en faunawet.

Bij ontwikkelingen moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor de leefgebieden van beschermde soorten en moeten mitigerende of compenserende maatregelen getroffen worden. Bovendien moet er ontheffing aangevraagd worden.

Wetlands

De Wetlands Conventie omvat een overeenkomst inzake watergebieden van

internationale betekenis, in het bijzonder als verblijfplaats voor watervogels. Het verdrag hierover is in 1971 in Ramsar (Iran) gesloten en in Nederland in werking getreden in 1980. Deze wereldwijde overeenkomst betreft de instandhouding, het beheer en het gebruik van natte gebieden. Een "wetland" is in dit verband een nat gebied met een grote waarde voor natuur en landschap. In het plangebied is geen natte landstructuur aanwezig in de zin van Wetlands. Er zijn geen beïnvloedingsgebieden water- en landnatuur in het plangebied.

Voor wat betreft de ontwikkelingen die rondom de **Noordelijke Poeloever** deel uitmaken van het plangebied kan voor wat betreft het aspect natuurbescherming het volgende gemeld worden:

In 2004 is in het kader van de Flora- en faunawet een natuurtoets uitgevoerd. Voor de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting van de Noordelijke poeloever is reeds een ontheffing verleend in het kader van de Flora- en Faunawet op 26 november 2004.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan het **Veenendaalplein** kan ten aanzien van het aspect Natuurbescherming het volgende uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO het volgende naar voren gekomen:

Zowel de Vogel- als de Habitatrichtlijn kent bepalingen die gericht zijn op de bescherming van zeldzame diersoorten als ook op de bescherming van voor de natuur waardevolle gebieden. Voor deze gebieden geldt dat handelingen die de richtlijndoelstelling in gevaar kunnen brengen, niet zijn toegestaan. Dit komt er op neer dat geen significante verstoring van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden mag plaatsvinden.

Het plangebied is niet aangewezen als Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied. Ook grenst het gebied niet aan een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Dit betekent dat er vanuit deze wetgeving verder geen verplichtingen voortkomen met betrekking tot speciale beschermingszones voor de planvorming.

Door b&d Natuuradvies Amsterdam is in opdracht van gemeente Amstelveen een inventariserende flora en faunaonderzoek verricht voor verschillende locaties in de gemeente Amstelveen. Onder andere ook voor de bouwlocatie Veenendaalplein.

Planten:

Rode lijstsoort: knolsteenbreek. Beschermde planten: daslook.

De locatie Veenendaalplein omvat een speelveld, een 'grasland' (waar voorheen nog een gebouw stond), extensief onderhouden sierplantsoen en een prachtig parkje.

In het bosplantsoen in het park groeien diverse aantrekkelijk voorjaarsplanten (boshyacint, aronskelk, speenkruid, bosvergeet-me-nietje).

Daslook staat ook volop in het bosplantsoen. Nog een leuke vondst was de knolsteenbreek in vochtig hooiland langs het water. Hoewel waarschijnlijk oorspronkelijk aangeplant is het de moeite waard deze zeldzame plant en zijn biotoop te behouden.

Conclusie

Er is ontheffing nodig als exemplaren daslook door de ingreep verdwijnen of als hun groeiplaats wordt aangetast zodat ze verdwijnen.

Deze ontheffing zal worden aangevraagd bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Verder wordt geadviseerd het riet-/hooiland te behouden en het beheer ervan af te stemmen op de knolsteenbreek.

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Olmenlaan /Lindenlaan** kan ten aanzien van het aspect natuurbescherming het volgende gemeld worden:

In de gebouwen zijn geen broedvogels gevonden. Vóór de sloop dienen de nestkasten van de zijkant van 't Trefcentrum te worden verwijderd. Vooraf dient te worden gekeken of de nestkasten bezet zijn. De gewenste periode om de kasten te verwijderen is van december tot en met februari. Gedurende deze periode is het tevens wenselijk om het

groen van het plangebied te verwijderen. Vóór de werkzaamheden dient te worden gecontroleerd of er bezette nesten zijn.

Tijdens het onderzoek zijn geen vleermuisverblijfplaatsen gevonden, niet in de gebouwen en niet in de grote wilgen in het bosplantsoen.

Alhoewel er regelmatig foeragerende vleermuizen boven het water en langs het bosplantsoen zijn waargenomen, zijn er geen aanwijzingen dat het belangrijke foerageergebieden betreft die bescherming behoeven.

Wilde beschermde planten zijn niet aangetroffen en wilde, streng beschermde plantsoorten worden op de planlocatie niet verwacht!

Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de **Fokkerlaan** kan ten aanzien van het aspect natuurbescherming het volgende gemeld worden:

Op de locatie Fokkerlaan zijn geen gebouwbroedende vogels, vleermuisverblijfplaatsen of beschermende vogels gevonden. Sloop kan op elk gewenst ogenblik worden uitgevoerd. Ook in de klimop tegen het Canvasgebouw zijn geen nesten gevonden. Indien sloop wordt uitgesteld is het verstandig om de klimop buiten het broedseizoen, tussen 15 oktober en 15 maart te verwijderen. Bomen en struiken die men tijdens het broedseizoen wil verwijderen dienen vooraf op vogelnesten te worden onderzocht.

6 PLANOPZET

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk gaat het om de vertaling van de doelstellingen naar een planologische regeling.

Het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. Hiermee wordt de basis gelegd voor handhaving, wordt gereageerd op de markt of kunnen ontwikkelingen worden gestuurd. Gemeentelijke verordeningen en ingrepen in de openbare buitenruimte zijn andere publiekrechtelijke instrumenten. Gronduitgifte en verhuur van grond zijn privaatrechtelijke mogelijkheden. Beleid is in te delen in drie typen: faciliterend, actief sanerend en actief stimulerend.

6.2 Hoofdpijnen van de juridische regeling

Planvorm

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Dat wil zeggen, dat het huidige gebruik en de huidige bebouwing qua omvang, plaats en geaardheid in hoge mate bepalend is geweest voor de bestemmingsregeling. Verder is rekening gehouden met gewenste toekomstige ontwikkelingen en dat heeft geresulteerd in het:

- overeenkomstig het op 11 september 2007 vastgestelde Programma van Eisen opnemen van de ontwikkelingen aan de Noordelijke Poeloever
- overeenkomstig bouwplanontwerp opnemen van de geplande woongebouwen aan het Veenendaalplein
- opnemen van een nader uit te werken bestemming woondoeleinden en nader uit te werken kantoordoeleinden voor de ontwikkeling aan de Fokkerlaan
- opnemen van een nader uit te werken bestemming woondoeleinden voor de ontwikkeling aan de Olmenlaan/Lindenlaan

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de voorschriften en de plankaart.

6.3 Plankaart

Op de plankaart is steeds de bestemming van de betreffende percelen aangegeven.

6.4 Voorschriften

6.4.1. Algemeen

De planvoorschriften geven in aansluiting daarop aan welke gebruiks- en bebouwingsregels gelden voor die gronden en bestaan globaal uit de volgende delen:

Hoofdstuk I Inleidende bepalingen:

- Begripsbepalingen: hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de voorschriften worden gebruikt.
- Wijze van meten en berekenen: hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk II Bestemmingsbepalingen

De doeleinden van de bestemming worden beschreven en de daarvoor geldende bouw- en andere bepalingen worden aangegeven. Het artikel bestaat uit de volgende elementen:

- bestemmingsomschrijving: een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- bouwvoorschriften: regels omtrent hoogte, afstand tot de perceelsgrens enz;
- een eventuele vrijstellingregeling: van algemene vrijstellingen tot verandering van de soort bedrijvigheid tot een uitbreiding van de oppervlakte van bedrijfsbebouwing via een vrijstelling;
- gebruiksvoorschriften: regels omtrent welk gebruik als strijdig ten aanzien van de bestemming dient te worden beschouwd;
- een strafbepaling
- een eventuele wijzigingsbevoegdheid

Hoofdstuk III Dubbelbestemmingsbepalingen

De bepalingen waarbij er sprake is van twee bestemmingen over elkaar heen waarin aangegeven wordt op welke manier met deze dubbele bestemmingen bij bouwen en gebruik omgegaan dient te worden.

Hoofdstuk IV Overige bepalingen

- Een anti-dubbeltelbepaling: deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.
- Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening:
In dit artikel wordt aangegeven op het gebied van welke aspecten de bouwverordening in het kader van dit bestemmingsplan niet zijn algemene aanvullende werking zal hebben.
- Algemene vrijstellingsbevoegdheid:
In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene vrijstelling gebruik gemaakt kan worden.
- Overgangsbepaling: samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.
- Slotbepaling: voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

6.4.2. Specifieke bestemmingen

Wonen

De bestaande woningen in het plangebied zijn als zodanig bestemd.

Aan huis verbonden activiteiten, bijvoorbeeld een praktijk voor een (huis)arts of fysiotherapie, een advocaat of een juridisch of financieel adviseur, zijn mogelijk, maar het woonkarakter dient het uitgangspunt te blijven. Daarom behoren deze beroepsactiviteiten ondergeschikt te blijven aan het wonen. Dit is geregeld door het stellen van een maximaal percentage (30%) van het woonoppervlakte voor andere dan woonactiviteiten te bestemmen. Het kenbaar maken van de beroepsactiviteiten door middel van een aanduiding op eigen terrein is in beginsel toegestaan. Wel kunnen hiervoor nadere voorschriften worden gegeven ten aanzien van de plaats en de grootte, alsmede de kleurstelling van de aanduiding. Overwegingen van esthetische aard zijn hierbij wellicht van doorslaggevende betekenis. Als subbestemming is opgenomen garages bij woningen (Wg).

Als aparte bestemmingen zijn opgenomen garageboxen, woonzorgcentrum en woonwagens.

De bij de woningen behorende (voor)tuinen zijn als zodanig bestemd.

Bedrijven

De bedrijven in het plangebied zijn als zodanig bestemd, of opgenomen onder de gemengde doeleinden. De kleinschalige bedrijven hebben de bestemming kleinschalige bedrijven (Bg) gekregen.

Voorts kunnen op deze gronden bedrijven worden gerealiseerd/gevestigd, welke in de van toepassing verklaarde categorieën van de bij de voorschriften behorende bedrijvenlijst staan aangegeven. Deze lijst is zodanig ingericht, dat naarmate de te verwachten hinderlijkheid van een inrichting groter is deze inrichting in een hogere categorie is geplaatst.

Recreatie

Met name in het gebied van de Noordelijke Poeloever vinden we deze bestemming. In paragraaf 4.11 wordt gesproken over de ontwikkelingen die in de nabije toekomst binnen dit gebied een plek zullen krijgen.

Sportvoorzieningen

De sportvoorzieningen in het plangebied zijn als zodanig bestemd.

Watersport

De watersportbestemmingen die in het vorig plan gesitueerd waren aan de Oostelijke Poeloever zijn gehandhaafd.

Zwembad

Het binnen het plangebied aanwezige zwembad is als zodanig bestemd.

Maatschappelijke voorzieningen

De maatschappelijke voorzieningen zijn als zodanig bestemd. Het betreft hier een veelsoortigheid aan voorzieningen waaronder: scholen, kinderopvang, medische praktijken, religieuze instellingen en overige instellingen waaronder culturele instellingen en instellingen voor sociaal- cultureel werk.

Gemengde doeleinden

Deze bestemming vinden we vooral veel terug in het plangedeelte Oude Dorp en wordt gebruikt voor situaties waar in een gedeelte van de aanwezige bouwlagen de functie woondoeleinden wordt gebezigd en in ander gedeelte sprake is van detailhandel, horeca of een bedrijfsactiviteit.

Tuincentrum

De bestemmingen Tuincentrum die in het vorig plan gesitueerd waren aan de Oostelijke Poeloever zijn gehandhaafd.

Kantoren

Onder deze bestemming vallen de zelfstandige kantoren. Kantoorruimte of administratieve ruimte bij bedrijven is beperkt tot maximaal 30% van de bedrijfsvloeroppervlakte.

Horeca

Naast de horeca in de winkelstrips zijn de overige horecabedrijven als zodanig bestemd. De horecabedrijven zijn onderverdeeld in drie verschillende typen, namelijk type I: daghoreca, lunchrooms, koffie-/theehuizen, type II: (fastfood)restaurants, cafetaria, snackbars, shoarmazaken) en type III: (eet)cafés, bars. Er mag geen uitwisseling plaatsvinden tussen horecabedrijven van verschillende typen naar een hogere categorie. Hotels binnen het plangebied worden als 'Hotel' (Hho) bestemd.

Verkeer

Onder deze bestemming zijn gebracht de verkeerswegen, straten en fiets- en voetpaden. Het verblijfsgebied, waaronder de woonstraten en woonerven hebben de bestemming 'verblijfsgebied' (Vv). Het tracé voor de museumspoorlijn met alle daarbij behorende voorzieningen inclusief perrons vallen onder de bestemming 'openbaar vervoertracé' (Vo). Het parkeren is ondergebracht in de bestemming 'parkeervoorzieningen' (Vp). De gebouwde parkeervoorzieningen zijn apart aangeduid.

Regelstations

De in het plangebied voorkomende regelstations met een hoogte van 3 meter of meer dan wel een oppervlakte van 15 m² of meer zijn als zodanig bestemd binnen de bestemming 'regelstations' (NDR). Deze grenzen worden aangehouden, omdat kleinere gebouwen hiervoor sinds 1 januari 2003 vergunningsvrij zijn geworden. Het betreft diverse trafogebouwen verspreid in het plangebied.

Natuur

De bestemming natuur is in dit plangebied gereserveerd voor een aantal stroken rondom de Poel. Zowel aan de zijde van de Noordelijke Poeloever als aan de zijde van de oostelijke Poeloever.

Groen

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair. Het groen kan tevens worden gebruikt voor opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten.

Water

In het plangebied is het water als zodanig bestemd. Het water kan tevens worden gebruikt door de brandweer als bluswater. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden omgezet in groenvoorziening, terwijl de gronden met de bestemming groenvoorziening mede bestemd zijn voor water en waterpartijen.

Dubbelbestemmingen

Als dubbelbestemmingen zijn opgenomen waterkering, leidingen, straalpad, het gebied van het zonebesluit en archeologisch gebied van hoge waarde. Zo nodig is op de plankaart (belemmeringenkaart) een bouwhoogtebeperking aangegeven. De primaire bestemmingen mogen de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de voorschriften een regeling opgenomen.

Uit te werken bestemming

In de voorschriften zijn de te eerbiedigen uitwerkingsregels opgenomen.

6.5 Toelichting

Blijkens artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) gaat het plan vergezeld van een toelichting. Deze toelichting maakt formeel geen deel uit van het plan en heeft geen juridisch bindende werking.

6.6 Handhaving

In een bestemmingsplan zijn het gebruik en de bouwmogelijkheden van de gronden vastgelegd in de voorschriften en op de plankaart. Discussie over de inhoud van een bestemmingsplan vindt plaats tijdens de planvoorbereiding. De motivering van afwegingen en keuzes zijn te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan. Belangrijke onderdelen van de planvoorbereiding zijn de inspraak en het wettelijk vooroverleg. Doel is uiteindelijk een bestemmingsplan vast te stellen voor een periode van tien jaar. Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de plankaart en/of de voorschriften is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken wordt er naar gestreefd om bestemmingsplannen digitaal toegankelijk te maken via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Beleid gemeente Amstelveen

Op 12 december 1995 is door het college van Burgemeester en Wethouders de integrale handhavingsnota vastgesteld. Deze beleidsnota is uitgewerkt in het handhavingsprogramma 2003-2004. Dit programma heeft tot doel de handhavingsactiviteiten te organiseren, structureren en de handhavingsprioriteiten voor de planperiode vast te stellen. In de raadsvergadering van 12 juli 2006 is het handhavingsprogramma 2006/2007 vastgesteld. In deze nota is de verdere professionalisering van de handhaving beschreven en de prioriteiten voor 2006/2007 vastgelegd. Tevens zijn op 25 oktober 2006 binnen de gemeente Amstelveen vijf Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) beëdigd. Zij kunnen bij constatering van strijd met het bestemmingsplan een proces verbaal opmaken.

Binnen het handhavingsprogramma worden twee aspecten binnen de handhaving onderscheiden.

Preventief handhavingsbeleid

Bij handhaving is er in eerste instantie aandacht voor repressief handhaven, d.w.z. op het effectief ongedaan maken van overtredingen. Daarnaast is er echter ook de preventieve zijde van handhaving. Met preventieve handhaving worden maatregelen bedoeld die tot doel hebben te voorkomen dat opgetreden moet worden. Preventieve handhaving houdt onder andere in dat er bij de ontwikkeling van regelgeving voldoende wordt gecommuniceerd met belanghebbenden en er voldoende informatie beschikbaar is over het aanvragen van vergunningen. Uit de praktijk blijkt dat er preventieve werking uitgaat van de wetenschap dat een gemeente ingrijpt bij overtreding van de regels.

Repressief handhavingsbeleid

Het effectief ongedaan maken van overtredingen valt onder het begrip repressief handhaven. Artikel 125 van de Gemeentewet geeft het college de algemene bevoegdheid tot het toepassen van bestuursdwang ter uitvoering van wet- en regelgeving.

Handhaving is een **bevoegdheid**, tenzij een bijzondere wet anders aangeeft. Dit betekent dat het college voorkomend ook kan afzien van handhaving. In de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is gedurende een groot aantal jaren aan

bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toegekend met betrekking tot de vraag of tegen een overtreding van bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichtingen al dan niet handhavend moet worden opgetreden. Een reeks van recentere uitspraken bevestigen de ontwikkeling naar een minder vrijblijvende handhavingspraktijk, die leidt naar een 'beginselplicht tot handhaving'. Met name waar derden de gemeente verzoeken om handhavend op te treden, kan daarvan slechts om zeer zwaarwegende redenen worden afgezien.

De huidige standaardformuleringen van de Afdeling luiden: "Indien door een belanghebbende derde uitdrukkelijk is verzocht tegen een illegale situatie op te treden, kan alleen in bijzondere gevallen van handhavend optreden worden afgezien" of (als er geen handhavingsverzoek is ingediend) "alleen in bijzondere gevallen kan van het bestuursorgaan worden verlangd dat het afziet van handhavend optreden tegen een illegale situatie".

Binnen de gemeente heeft preventieve handhaving de voorkeur boven repressieve handhaving. Bestuursrechterlijke handhaving heeft de voorkeur boven strafrechterlijke handhaving. Een combinatie van bestuursrechterlijke handhaving en strafrechterlijke handhaving is ook mogelijk.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan heeft een overwegend consoliderend karakter. Hiermee lijkt het voorontwerp bestemmingsplan Amstelveen Midden-West op voorhand financieel haalbaar.

Een aantal toekomstige ontwikkelingen zijn middels flexibiliteitsinstrumenten (Wijziging/Uitwerking ex artikel 11 WRO) meegenomen in dit bestemmingsplan. Op grond van art. 14, lid 2 aanhef en onder a Bro is het niet nodig om bij een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsplicht op voorhand al (absolute) financiële zekerheid te eisen. Bij de opstelling van het wijzigings- en/of uitwerkingsplan zal de financiële uitvoerbaarheid meer in detail weer te geven zijn.

Betreft het locaties, die volkomen autonoom zonder grondpositie van de gemeente ontwikkeld kunnen worden, dan draagt de autonome partij volkomen de verantwoordelijkheid voor de financiële haalbaarheid van het plan. De ontwikkelende partij overlegt een exploitatie waarmee aangetoond wordt dat de ontwikkeling financieel haalbaar is. Indien er voor de gemeente kosten zijn verbonden aan planvorming en aansluiting op openbaar gebied dan worden deze kostenposten in een overeenkomst vastgelegd en op de ontwikkelende partij verhaald voordat de ontwikkeling wordt gestart.

Ten aanzien van de ontwikkelingen aan de Fokkerlaan en aan het Veenendaalplein heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 5 juli 2007 grondexploitaties met een positief resultaat vastgesteld. Voor wat betreft de ontwikkelingen aan de Noordelijke Poeloever is een bijdrage van de gemeente benodigd maar daar dit project in hoofdzaak gaat om inrichting van openbaar terrein heeft de gemeenteraad ook deze grondexploitatie vastgesteld.

De grondexploitatie voor het project Lindenlaan/Olmenlaan is opgesteld en laat een positief resultaat zien. Deze grondexploitatie is in de raadsvergadering van juni 2008 vastgesteld.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg met de bevolking

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 29 november 2007 tot en met 27 december 2007 ter inzage gelegen. Hiervan is vooraf kennis gegeven in het Amstelveens Weekblad. Er is een informatieavond gehouden op 10 december 2007, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het voorontwerp bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen en mondelinge en schriftelijke reacties naar voren te brengen. In het kader van de inspraakperiode zijn 9 inspraakreacties binnengekomen. Als bijlage is een Nota van Beantwoording toegevoegd waarin een weergave van de schriftelijk ingediende inspraakreacties en de voorgestelde reactie van het college zijn opgenomen.

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 22 mei 2008 tot en met woensdag 2 juli 2008.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken en heeft de gemeenteraad degenen die hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt in de gelegenheid gesteld tot het geven van een mondelinge toelichting.

8.2 Overleg met instanties

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Overleg ex artikel 10 Bro 1985) is het voorontwerp toegezonden aan de diverse provinciale en rijksdiensten en andere instanties.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen zes weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

In bijlage D volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

8.3 Vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van 26 november 2008.